

Univerzita Karlova v Praze

Filosofická fakulta

Ústav českých dějin

Diplomová práce z oboru Historie

Tomáš Junek

**Vznik a vývoj Pražského železničního uzlu do
roku 1939 se zřetelem k jeho strategickému
plánování**

**Genesis and development of the railway junction in Prague until
1939 with regard to its strategic planning**

Praha, 2009

Vedoucí práce: Prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

Konzultant: Mgr. Jiří Střecha

Oponent: Prof. PhDr. Jan Rychlík, DrSc.

Čestné prohlášení o původnosti práce

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně s využitím uvedených pramenů a literatury.

V Praze dne 29. 4. 2009

Tomáš Junek

Obsah

Úvod

s.5

1. Obecný úvod s.6

2. Prameny a literatura k tématu Pražského železničního uzlu s.8

Kapitola I. Prvotní výstavba jednotlivých železničních tratí na současném území Hlavního města Prahy a jejich vývoj do roku 1910

s.12

1. Prehistorie s.13

2. Severní státní dráha, větev olomoucko-pražská s.15

3. Severní státní dráha, větev pražsko-dráždanská s.21

4. Česká západní dráha s.26

5. Buštěhradská dráha s.30

6. Dráha císaře Františka Josefa s.33

7. Pražská spojovací dráha s.36

8. Pražský Semmering s.39

9. Turnovsko-kralupsko-pražská dráha s.41

10. Pražsko-duckcovská dráha s.43

11. Rakouská severozápadní dráha s.44

12. Dráha Nusle-Vršovice – Modřany s.48

Kapitola II. Vznik Pražského železničního uzlu, úvahy o jeho strategické přestavbě a vývoj pražské železniční sítě do roku

1919

s.50

1. Soukromí provozovatelé drah vs. jednotná strategie plánování Pražského železničního uzlu s.51
2. První úvahy a první kroky, zestátňování drah a počátky strategického plánování Železničního uzlu Praha s.54
3. Pražská nádražní komise s.60
4. Vývoj Pražského železničního uzlu v letech 1910 – 1919 s.68

Kapitola III. Strategické plánování úprav Pražského železničního uzlu a jeho vývoj v letech 1919 – 1939

s.72

1. Generelní plán s.73
 2. Dispoziční plán železniční s.79
 3. Jak dál? Pětiletka, racionalizace a skutečný vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939 s.90
- Závěrem s.95

Poznámky s.98

Použité prameny a literatura s.106

Úvod

Obecný úvod, dostupné prameny a literatura

1. Obecný úvod

Přes to, kolik rozsáhlých monografií, studií a analýz bylo věnováno fenoménu průmyslové revoluce, je stále velice těžké postihnout, jak zásadní vliv mělo toto v dějinách lidstva ojedinělé období na všechny stránky života každého člověka. Nepřestává fascinovat, jak obrovskou změnou prošla lidská společnost v tak neuvěřitelně krátkém čase.

„Organickou součástí průmyslové revoluce byly převratné změny v dopravě. Jejich podstata spočívala ve vytvoření kvalitativně nového dopravního systému, který se technicky opíral o sílu parního stroje, tedy o hnací sílu, která neměla v minulosti obdoby, a ekonomicky spočíval na rychlé, spolehlivé a především masové přepravě nákladů a pracovní síly na víceméně libovolné vzdálenosti.“¹

Nový dopravní systém, to byla železnice, symbol průmyslové revoluce. Využívajíc objevů vědy a techniky a jimi podmíněného pokroku v průmyslové výrobě, stala se záhy sama jejich šířitelkou a zpětně podněcovala prudký rozmach průmyslu, a to i v oblastech, kde to doposud nebylo možné. Železnice neznala hranice, cla a výsady, byla nositelkou nových myšlenek, názorů a kulturních proudů, železniční tratě „zkrátily čas a zmenšily prostor, ... urychlovaly, ať přímo či nepřímo, radikální proměny nejen ve výrobních silách, ale i v sociální struktuře každé společnosti.“²

Zní to poněkud drasticky, ale zatímco v Anglii byly v provozu první parostrojní dráhy už ve 20. letech 19. století, obyvatelé habsburské monarchie si museli ještě chvíli počkat, než zemře císař František I. Konzervativní panovník nebyl

z železnice nijak nadšený, a tak zatím dostaly přednost kompromisní koněspřežné dráhy. První z nich a první svého druhu na evropské pevnině byla postavena v letech 1825 - 1832 mezi Českými Budějovicemi a Lincem. Koněspřežky ale v žádném případě nebyly řešením, které by mohlo splňovat dopravní nároky rychlým tempem rostoucího průmyslu.

Bezprostředně po smrti císaře Františka I. na jaře roku 1835 podal Rothschildův bankovní dům ke dvoru císaře Ferdinanda I. žádost o udělení koncese pro stavbu první parostrojní železnice na území monarchie, a to z Vídně přes Moravu do Haliče. Žádosti bylo vyhověno a roku 1837 se začalo se stavbou. O dva roky později, v červnu roku 1839, přijel první vlak z Vídně do Břeclavi, v červenci do Brna a za další dvě léta do Olomouce. Železnice dorazila do českých zemí a věci se najednou daly rychle do pohybu.

Čechy se záhy staly industriální základnou habsburské monarchie a díky mocným ložiskům uhlí také základnou surovinovou. Úkol propojit průmyslová centra, uhelné doly a města připadl samozřejmě železnici. Zejména 60. a počátek 70. let 19. století byla obdobím železniční zakladatelské horečky, kdy z iniciativy soukromých společností, řečeno pouze s mírnou nadsázkou, přímo instantně vznikala velice rozsáhlá a hustá síť železničních drah.

Praha jako hlavní město českých zemí s velkým počtem obyvatel, sídlo mnoha úřadů, s rychle rostoucími předměstími, v nichž se soustředil značný počet významných průmyslových podniků, nemohlo zůstat stranou tohoto vývoje. Od čtyřicátých do začátku osmdesátých let 19. století bylo do Prahy přivedeno celkem deset železničních tratí, jejichž postupným propojováním vznikla jedna z nejvýznamnějších a nejsložitějších železničních křižovatek v Čechách. Jejím vývojem od samého počátku do roku

1939, především pak úvahami a plány, snažícími se nalézt co možná nejlepší řešení jejího uspořádání, se zabývá tato práce.

První její kapitola se věnuje vývoji jednotlivých drah, které byly postupně přiváděny do Prahy, a to do roku 1910, se zřetelem k úvahám o alternativních možnostech jejich vedení na dnešním území hlavního města. Tématem kapitoly druhé je strategické plánování Pražského železničního uzlu od prvních myšlenek ohledně propojování jednotlivých tratí až po vznik první Pražské nádražní komise v roce 1910, zabývající se celkovou koncepcí úprav pražské železniční sítě, a výsledky její práce. Stěžejním obsahem třetí kapitoly jsou strategické plány přestaveb pražské železniční křižovatky z let 1919 až 1939, kdy vzniká nejprve tzv. Generelní plán, později pak tzv. Dispoziční plán železniční.

2. Prameny a literatura k tématu Pražského železničního uzlu

Téma Pražského železničního uzlu je velice rozsáhlé a jeho kompletní zpracování by vydalo na mnoho svazků. Pramenná základna je skutečně značně široká, problémem je ale ten fakt, že je také dosti nepřehledná. Mnoho materiálů teprve čeká na archivní zpracování, ne zrovna malý počet dokumentů zůstává zatím přímo nezvěstný. Podklady pro téma předkládané práce jsou však víceméně přístupné.

Co se týká období do roku 1910, nedovolil rozsah této práce archivní výzkum. Klíčovými pro něj jsou dokumenty ministerstva obchodu (1885-1895), ministerstva železnic (1896-1918) a Generálního ředitelství rakouských státních drah (1884-1896),

které jsou obsaženy ve fondech rakouského Státního archivu ve Vídni, Národního archivu v Praze a v archivu Českých drah. V posledně jmenované instituci lze také nalézt materiály Ředitelství státních drah Praha z let 1884 – 1918.³

Zásadní materiály k tématu strategického plánování Železničního uzlu Praha v období, jemuž se věnuje tato práce, obsahuje fond ministerstva železnic Československé republiky Národního archivu v Praze. Zahrnuje nejen dokumenty z let 1918 – 1939, ale také dokumenty ministerstva dopravy Protektorátu Čechy a Morava, jakož i některé materiály, týkající se práce první Pražské nádražní komise v letech 1910 – 1917.

Počet literárních děl, věnujících se historii Pražského železničního uzlu jako celku, je velice omezený. V zásadě se vlastně jedná o pouhé dvě práce. První z nich je kniha Josefa Honse, jednoho z nejvýznamnějších historiků dopravy u nás. Jde o dílo *Šťastnou cestu. Vyprávění o pražských nádražích*,⁴ které beletristickou formou pojednává o historii pražských tratí od prvopočátku až do období těsně po druhé světové válce. Druhým dílem je publikace Milana Poláka *Praha a železnice. Nádraží, nádražíčka a zastávky*.⁵ V první části je nastíněna historie jednotlivých tratí, které byly postupně zaústěny do Prahy, jakož i vývoj pražské železniční křižovatky v době od konce první světové války až do současnosti. Druhá část se věnuje historii jednotlivých železničních stanic a zastávek na území hlavního města.

Zdrojem informací o vývoji pražských nádraží je i publikace Stanislava Musila *Vůně pražských nádraží*,⁶ jejímž hlavním obsahem je ovšem historie pražských nádražních restaurací. Konečně poslední prací, která se zabývá vývojem drah na území metropole, je útlá sešitová publikace, vydaná Muzeem hlavního města Prahy u příležitosti výstavy ke 150. výročí příjezdu prvního vlaku.⁷

Všechna zmíněná díla jsou ovšem určena širší veřejnosti a nemají charakter odborné historické práce. To se ostatně týká většiny publikací, zasvěcených dějinám železnic na území České republiky. Valná část těchto prací se věnuje historickému vývoji jednotlivých drah. Ve vztahu k Pražskému železničnímu uzlu je třeba zmínit práci Pavla Schreiera, Jana Kofroně a Václava Sosny *Masarykovo nádraží: 150 let železnice v Praze*⁸, dále známé dílo Josefa Honse *Velká cesta: Čtení o dráze olomoucko-pražské*,⁹ ale také knihu Františka Švarce *Pražsko-lánská koňská železnice*.¹⁰

Souhrnné dějiny železnic na území České republiky jsou taktéž předmětem jen několika málo publikací. Ještě před druhou světovou válkou vyšla kniha Ctibora Fialy *Železnice v republice Československé: historie a vývoj železnic v zemích československých*,¹¹ jakož i práce Vladimíra Ringese *Století železnic: Dějiny dopravy na koleji*,¹² historii dopravy celkově se potom stejný autor věnoval ve svém díle *Stezkou dějin naší dopravy*.¹³ Ve stejném roce, tedy roku 1958, vychází i syntetický pokus Miloslava Štěpána pod názvem *Přehledné dějiny československých železnic*, ve kterém se autor snaží postihnout výstavbu drah i z hlediska národního hospodářství.¹⁴ Spíše na technickou stránku stavby železnic u nás se soustředil Mojmír Krejčířík ve své práci *Po stopách našich železnic*, v níž nalezneme množství údajů o budování železničních mostů, viaduktů a tunelů.¹⁵ Nejpřehlednější zpracování dějin železnic na našem území ovšem najdeme v knize Josefa Honse *Dějiny dopravy na území ČSSR*.¹⁶ Jednou z mála skutečně odborných historických prací jsou pak *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce* od Milana Hlavačky. Jak ale vyplývá už z názvu, věnují se časově ohraničenému období.¹⁷

Na závěr je třeba zmínit dvě publikace, jejichž účelem bylo přispět k živé debatě o problémech pražské železniční sítě,

která již od začátku 20. století probíhala především na stránkách periodického tisku, zejména časopisů, jako byly např. Ročenka státních a soukromých drah ČSR, Železničář, Železniční revue, Zprávy železničních inženýrů, Svět techniky, Stavitelské listy, Nová práce a další. První z nich byla brožura *Staatsbahnhof oder Franz-Josephsbahnhof*, jejímž autorem byl Otakar Kalda,¹⁸ druhou pak kniha jednoho z nejvýznamnějších českých projektantů Jaroslava Bašty, nazvaná prostě *Pražská otázka nádraží*, v níž vedle ideového návrhu na přestavbu pražských nádraží najdeme i obecnou typologii železničních stanic a velice přínosný nástin geneze železniční sítě hlavního města.¹⁹

Kapitola I.

**Prvotní výstavba jednotlivých železničních
tratí na současném území Hlavního města
Prahy a jejich vývoj do roku 1910**

1. Prehistorie

Ještě před tím, než bude pozornost věnována jednotlivým železničním drahám, které byly postupně přiváděny do hlavního města Království českého a jejichž propojením později vznikl Pražský železniční uzel, je třeba se alespoň krátce zmínit o vůbec první drážní stavbě na území dnešní Prahy, o Pražsko-lánské koněspřežné dráze.

V roce 1825 vzniká projekt na výstavbu koněspřežné železnice, která by spojila Prahu s Plzní. K jeho uskutečnění byl založen spolek, mezi jehož členy je třeba zmínit především šlechtice-podnikatele, jejichž domény ležely na plánované trase, či spíše svou polohou plánování trasy určovaly, a pro něž dráha představovala šanci na výhodnější dovoz produkovaných komodit do Prahy. Byl to zejména pán na Křivoklátě, kníže Karel Egon Fürstenberg, majitel smečenského panství hrabě Karel Clam-Martinic, ale také sám rakouský kancléř kníže Metternich, jemuž patřily Plasy.

Plány počítaly s vedením tratě z Prahy kolem Veleslavína a Vokovic, po libocké rybniční hrázi a přes Ruzyni, Hostivice, Jeneč a Vejhybku²⁰ ke Kamenným Žehrovicím a do Lán, odkud by směřovala dále podél potoka Klíčavy, který ústí u Zbečna do Berounky, jejímž údolím potom měla koněspřežka dospět až do Plzně.²¹ Zaměřením tratě a celým technickým řešením byl pověřen František Josef Gerstner,²² organizace celého podniku se ujal fürstenberský knížecí rada František Nittinger.

Koncese, udělená roku 1827, umožnila o rok později zahájit stavební práce. V roce 1829 se pak spolek podnikatelů transformoval v akciovou C. k. privilegovanou pražskou železniční

společnost. Ta se však od počátku potýkala s problémy. K tomu faktu, že díky různým individuálním zájmům zainteresovaných osob byla zvolena ne úplně vhodná trasa spojení s Plzní, přibýly záhy další těžkosti. Vzhledem k dohodě zúčastněných, že stavět se má s co nejmenšími náklady, vyhýbala se trať pokud možno všem složitějším zemním pracím, tedy náspům či zářezům, jakož i mostům, propustkům apod. Následkem toho se dráha vinula v mnoha obloucích, často o malém poloměru,²³ na několika místech se pak nevyhnula prudšímu sklonu. Negativem, zapříčiněným snahou ušetřit, bylo i řešení svršku, kdy byly kolejnice z litiny kladeny na pískovcové kvádry. To vedlo k častému vylamování kolejnic, takže nakonec musel být celý svršek zesílen, což si vyžádalo nemalé výdaje. Stavba se tedy díky technickým a finančním potížím nejen prodražovala, ale také zpožďovala. Teprve v roce 1830 dospěla do Lán a na dráze byl oficiálně zahájen provoz, po dalších třech letech prodloužený do křivoklátských lesů, do polesí Píně, kde trať dosáhla délky cca 60 kilometrů.

Na opačném konci dráhy bylo vystavěno první pražské nádraží, umístěné nedaleko Písecké brány v místě dnešního nádraží Praha Dejvice, protože v tomto místě se křižovaly cesty od Dejvic, Buben a Strahova. Rozlohou bylo malé, výčet veškerého vybavení není dlouhý: vedle kolejí stála provozní budova, skladiště, stáje s kovárnou, dílny a dva jeřáby. Na území současné Prahy se nacházela ještě výhybna u Veleslavína.

V Píních však veškeré snažení skončilo a původní záměr, tedy spojení Prahy s Plzní, vzal za své, jak už bylo delší dobu všem jasné. Svízele ale zdaleka nekončily. Provoz koněspřežky byl neustále ztrátový, jelikož náklad, jehož podstatnou část tvořilo křivoklátské dřevo z fürstenberských lesů, plynul pouze jedním směrem, osobní doprava prakticky neexistovala, neustále bylo

nutno řešit vážnější technické problémy a navíc často docházelo ke krádežím kolejnic.

Bylo zřejmé, že ambiciózní záměr zdaleka předčil možnosti železniční společnosti. V roce 1834 byl kníže Fürstenberg nucen dráhu sám odkoupit, aby ji vzápětí pronajal, ovšem nájemce po pěti letech trápení, vyčerpán finančně náročnou rekonstrukcí, od smlouvy odstoupil a kníže dále provozoval živořící podnik na vlastní náklady. Až teprve úspěšné pokusy o dolování uhlí v okolí Buštěhradu poskytly určitou naději na zlepšení situace. Během několika málo let objem těžby prudce vzrostl a koněspřežná železnice tak nabyla velkého významu, ovšem její kapacita se ukázala jako nedostatečná, neschopná pokrýt neustále rostoucí poptávku. Bylo nezbytné dráhu kompletně přestavět, nejlépe rovnou na parostrojní železnici. Společnost Buštěhradské železnice, do jejíhož majetku koněspřežka roku 1853 přešla, začala tento krok realizovat o deset let později.

2. Severní státní dráha, větev olomoucko-pražská

Roku 1837 byla zahájena stavba první parostrojní železnice v Rakouském císařství, Severní dráhy císaře Ferdinanda, vedoucí z Vídně přes Břeclav, Přerov a ostravskou uhelnou pánev k solným dolům v okolí Bochnie v Haliči. Její součástí byly i vedlejší dráhy mezi Břeclaví a Brnem, Přerovem a Olomoucí a Svinovem a Opavou. Olomouc se potom stala výchozím místem železnice, která přivedla první vlak i do Prahy.

Nejen o železničním spojení mezi Vídní a Prahou, ale o vybudování celé sítě železnic a jejich napojení na dráhy zahraniční, se samozřejmě přemýšlelo již delší dobu. O výsadu

propojit hlavní město Království českého s metropolí na Dunaji zpočátku soupeřili pražský zemský advokát Václav Lichtner a představitelé společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda, kteří roku 1838 obdrželi povolení k přípravným pracím.²⁴ Ovšem roku 1841 převzal na základě císařského patentu výstavbu hlavních tratí stát. K tomuto rozhodnutí panovníka povzbuzovali mnozí, především pak nejvyšší státní úředníci, kteří si jasně uvědomovali nutnost prosadit státní „dopravně politické cíle proti sobeckým cílům soukromých společností,“²⁵ kterým také mimochodem mohou docházet finanční prostředky, jak se zrovna dělo v případě společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda. Prezident všeobecné dvorské komory Karel Fridrich Kübeck tedy nakonec přišel s návrhem, aby zásadní železnice vystavěl stát, načež by byl jejich provoz dále zajišťován pověřenými soukromými společnostmi.

Návrh byl tedy schválen a záležitosti výstavby železničních tratí nyní spadaly pod nově zřízené Generální ředitelství státních drah, vedené Hermenegildem Francesconim. Budování tzv. Severní státní dráhy, která měla dle plánů propojit Vídeň s Prahou a pokračovat dále k hranici se Saskem, odkud by navazovala trať do Drážďan,²⁶ dostal na starosti inspektor Alois Negrelli.²⁷ Ten pověřil tým inženýrů, stejně jako on velice zkušených, z nichž mnozí s ním pracovali na Severní dráze Ferdinandově, aby přímo v terénu prozkoumali všechny uvažované varianty spojení mezi Vídní a Prahou, kterých bylo nakonec sedm, a tři možná řešení trasy Praha – Drážďany, kterým se podrobněji věnuje 3. část této kapitoly.

Nuže, kudy mohla železnice z Vídně dospět do Prahy?²⁸ Tři varianty z oněch sedmi vycházely ze Stockerau. Jedna vedla přes České Budějovice a Písek, odkud by dále pokračovala buď podél Vltavy, nebo přes Příbram, Beroun a údolím Berounky. Druhá

směřovala přes Třeboň, Tábor a Benešov, kde by uhýbala podél Sázavy k Vltavě, nebo by pokračovala přímo na sever a do Prahy tak přicházela od východu. Konečně třetí počítala s trasou přes Jihlavu a Kolín, přičemž Jihlavy by bylo dosaženo přes Dačice, či Znojmo. Vedle těchto jižních variant přicházely v úvahu další tři, jejichž výchozím bodem bylo ve dvou případech Brno, odkud by železnice vedla buď přes Svitavy, Českou Třebovou a Pardubice, nebo přes Poličku,²⁹ třetí možností bylo vést železnici z Vranovic u Brna přes Jihlavu a Kolín. Sedmá a poslední varianta vycházela z Olomouce a do Prahy směřovala přes Českou Třebovou a Pardubice.

Po zvážení všech hospodářských, technických a finančních hledisek se Karel Kübeck rozhodl předložit císaři onu poslední zmíněnou variantu, která byla v létě roku 1842 skutečně schválena.³⁰ Stavba Olomoucko-pražské dráhy byla pak zahájena v září téhož roku. Úsek mezi Olomoucí a Pardubicemi měl na starost vrchní inženýr Karel Keissler, mezi Pardubicemi a Prahou na vše dohlížel vrchní inženýr Jan Perner,³¹ vlastní stavební práce byly zadány podnikům bratří Kleinů³² a bratří Fleischmannů.

Díky masovému nasazení dělníků byla celá trať vybudována velice rychle, ač do cesty se jí stavěly nemalé výzvy v podobě přírodních překážek, které bylo nutno překonat, zejména v úseku z Olomouce do Pardubic, kde bylo zapotřebí razit tři tunely, z nichž především tunel třebovický, dlouhý přes půl kilometru, důkladně prověřil schopnosti inženýra Keisslera a jeho spolupracovníků. Inženýr Perner se pro změnu utkal se skalními výběžky podél toku Labe, které musely být odstřeleny. I přes tyto komplikace se podařilo postavit celou trať během pouhých tří let, a to prozatím jako jednokolejnou, vyjma úseku mezi Běchovicemi a Prahou, kde byly položeny koleje dvě.

Určitou nervozitu vzbuzovala ovšem stavba pražského nádraží, kterou komplikovalo a jejíž zahájení tak oddalovalo mnoho faktorů. Jan Perner, který roku 1842 kromě zmíněného vedení prací na pardubicko-pražském úseku Severní státní dráhy převzal nejen úkol vyprojektovat druhou větev této železnice mezi Prahou a Drážďany, ale také najít v Praze místo pro drážní dvůr, musel mít nejdříve jasno ve dvou věcech. Která ze sedmi alternativních tras spojujících Vídeň s českou metropolí bude zvolena, poněvadž některé z nich vedly ku Praze z jihu, kdežto ostatní přicházely od východu, to byla první otázka. Ta druhá se ptala, kudy bude přivedena trať od Drážďan.³³ Poté bylo nutno najít pro nádraží takové místo, které by umožnilo co nejvýhodněji zaústit obě větve Severní státní dráhy. To bylo zjevně třeba hledat na pravém břehu řeky, někde na východním okraji města. Zde pak šlo o to, zda dražeň umístit vně hradeb, či uvnitř jejich okruhu.

A tady vstupoval do hry další problém, který představovaly nejrozumnější, často protichůdné zájmy, od požadavků vedení města a rozmanitých institucí až po žádosti jednotlivců. Pražský magistrát vyvinul nemalé úsilí, aby bylo nádraží vystavěno uvnitř hradeb, neboť v opačném případě by z čilého obchodního ruchu, které s sebou železnice jistě přináší, tyl Karlín, dynamické, rychle se rozvíjející předměstí. Pražané proto byli ochotni dát k dispozici Senovážné náměstí, což by obnášelo zboření samotného magistrátu.

Inženýr Perner si ale vyhlédl jiné místo, a to plochu ohraničenou hradbami a ulicemi Florencí, Jezdeckou a dolní Dlážděnou, neboli Hybernskou, kde byly jen zelinářské zahrady a několik menších domků.³⁴ To ovšem obnášelo nutnost drážní dvůr rozdělit na dvě části: vnitřní osobní a nákladové nádraží, umístěné uvnitř hradeb, a vnější provozní komplex, rozkládající se před hradbami na úpatí vrchu Žižkova. To nutně přineslo třetí

komplikaci, a sice striktní požadavky pevnostní správy ohledně prolomení hradeb. I těm se ale podařilo vyhovět, vše bylo roku 1843 schváleno a nyní přišel na řadu vlastní projekt. Na něm pracoval opět Jan Perner spolu s vrchním inženýrem, architektem Antonínem Jünglingem, který při budování olomoucko-pražské větve Severní státní dráhy na starost projektování drážních budov.

Když se konečně podařilo vyřešit složité zaústění pražsko-drážďanské větve a vykoupit všechny pozemky, což bylo neméně náročné, mohla být stavba nádraží na podzim roku 1844 konečně zadána firmě bratří Kleinů, sdružených s podnikatelem Vojtěchem Lannou,³⁵ kteří měli nejlepší předpoklady stihnout šibeniční termín, kdy měl být na dráze zahájen provoz, stanovený na srpen roku 1845. Okamžitě se započalo se stavbou, na kterou byly nasazeny tisíce dělníků, a časovou lhůtu se skutečně podařilo dodržet.

Vnitřní nádraží sestávalo z pěti kolejí pro osobní dopravu a stejného počtu kolejí určených dopravě nákladní, spojených na konci točnami, dále z odjezdové budovy v Hybernské ulici a příjezdové budovy v ulici Jezdecké, které byly obě dvoupatrové, propojené krytou galerií, a konečně ze dvou podlouhlých skladišť nákladového nádraží, situovaného podél ulice Florenc, odkud vycházela první pražská vlečka do nedaleké celnice. V areálu vnějšího nádraží bychom našli rozlehlou budovu dílen se skladišti, výtopnu s vodárnou, tři vozovny, remízu a na severní straně dlouhou budovu, snad vozovnu, ale zakreslenou v pláncích bez kolejí.³⁶ Obě části pražského nádraží byly spojeny šesti branami v nově postavené hradební zdi, z nichž tři sloužily osobnímu a tři nákladovému kolejišti. Mezi trojicemi bran byla v hradební zdi vybudována vozovna se šesti vjezdy.³⁷ Zmiňme na tomto místě i pozdější úpravy: v šedesátých letech 19. století byla vystavěna nová odjezdová hala s litinovým portálem, konstrukcí i nosnými

sloupy, na rohu Jezdecké a Hyberské ulice pak vyrostla budova restaurace.

Druhým nádražím, které bylo postaveno při budování dráhy Olomouc – Praha a nalézá se nyní na území hlavního města, bylo nádraží běchovické, postavené taktéž firmou bří Kleinů. Našli bychom zde jednopatrovou typizovanou staniční budovu, vodárnu a studnu. Bylo zařazeno do čtvrté z pěti kategorií, rozlišujících význam jednotlivých stanic na dráze. V kategorii první bylo pouze nádraží Praha.³⁸

Všechny termíny se tedy podařilo dodržet natolik, aby mohl 20. srpna roku 1845 přijet na pražské nádraží první oficiální vlak. Pravidelný provoz, svěřený společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda, byl na olomoucko-pražské větvi Severní státní dráhy zahájen 1. září téhož roku, avšak prozatím jen osobní, nákladní následoval až o měsíc později. V roce 1850 převzal provozování této železnice stát, který ji po pěti letech prodal C. k. privilegované Rakouské společnosti státní dráhy, německy K. k. privilegierte östereichische Staat-Eisenbahn-Gesellschaft, zkráceně StEG, jež dráhu provozovala až do konce roku 1907, dne 1. ledna roku 1908 byla opět zestátněna.

V období, kterému se věnuje tato kapitola, tedy do roku 1910, prošla popisovaná trať dalším vývojem, kterému je zde třeba věnovat pozornost. V letech 1868 – 1871 byla položena druhá kolej v úseku Běchovice – Kolín. V obvodu současné Prahy pak byly vybudovány další dopravní, z nichž první byla roku 1872 zřízena stanice Hrabovka. Koncem sedmdesátých let se konečně dočkali podnikatelé z dalšího rychle se rozmáhajícího průmyslového předměstí, Libně. Již od padesátých let se snažili přesvědčit vedení Společnosti státní dráhy, jak se C. k. privilegované Rakouské společnosti státní dráhy zkráceně říká, aby v Libni vybudovali nádraží, ale až na žádost lihovaru F. X. Bronche a

díky tlaku ze strany konkurenční Rakouské severozápadní dráhy, která libeňským slíbila zřídit na své dráze stanici v blízkosti jejich podniků, došlo k jednání a následně ke stavbě nádraží Libeň (Libeň horní nádraží³⁹),⁴⁰ jež bylo otevřeno roku 1877 a stalo se záhy velice významným, o čemž bude pojednáno níže. Do konce 19. století pak ještě vznikly následující zastávky: roku 1882 Hloubětín, Kyje, Dolní Počernice a Jirny, v roce 1899 Karlín.

3. Severní státní dráha, větev pražsko-dráždánská

Jak již bylo zmíněno v předchozí, druhé části této kapitoly, měla Severní státní dráha nejen spojit Vídeň s Prahou, ale pokračovat až k severní hranici a tam navázat na saskou a skrze ní i na pruskou železniční síť, a dosáhnout tak Berlína. První úvahy o nahrazení staré labské vodní cesty železnou drahou se ale objevily už dříve. Spojení mezi Prahou a Drážďany navrhoval již v roce 1833 Bedřich List, jehož studie o propojení důležitých německých měst zahrnula i hlavní město českých zemí.⁴¹ Přední český dopravní historik Josef Hons pak zmiňuje komisi, vedenou pražským purkmistrem Müllerem, která dala „vypracovat studie tří tras této [rozuměj pražsko-dráždánské; pozn. aut.] dráhy. Podle nich měla dráha vycházet z Jezuitské zahrady poblíže Klárova a vést podél Vltavy na Kralupy.“⁴² Vrchní inženýr provinčního stavebního ředitelství Wöllner doporučil v roce 1840 na základě svého vyměřování vést trať údolím Vltavy a Labe, tedy variantu, jevící se jako nejlogičtější.

Když se plánování a výstavby železniční sítě v Rakouském císařství ujalo Generální ředitelství státních drah a vrchní

inženýr Jan Perner byl mimo jiné pověřen nalézt optimální trasu mezi Prahou a Drážďany, dospěl samozřejmě záhy ke stejnému závěru, neboť zbylé dvě alternativy spojení se Saskem byly čistě záležitostí obchodních lobby. První z nich prosazovali teplotní a majitelé krušnohorských uhelných dolů, navrhující vést dráhu z Ústí nad Labem směrem na Teplice a přes Krušné hory, překonané pomocí svážnic, po kterých by byly vlaky přetahovány za pomoci stabilních parních strojů, dále do Drážďan. To byl samozřejmě holý nesmysl. Za druhou variantu se zasazovala saská vláda spolu s podnikateli z Liberce a Žitavy, kterýmižto městy měla dráha procházet. Pernerovo měření ovšem prokázalo, že by tato trasa obnášela stavbu mnoha vysokých viaduktů a v některých místech by se nevyhnula prudkým stoupáním, jelikož se jí do cesty stavěla četná údolí a rozvodí.⁴³

Roku 1842 byla tedy schválena trasa, vedoucí po levém břehu Vltavy a Labe. Na základě smluv se Saskem měl být zprvu hraniční přechodovou stanicí Dolní Žleb, později však bylo dohodnuto, že touto stanicí budou Podmokly,⁴⁴ přičemž saská strana postaví kromě dráhy na svém území i úsek od státní hranice až sem a také ho potom bude provozovat. Na rakouské straně byl vedením stavebních prací pověřen, jak jinak, vrchní inženýr Jan Perner, avšak po jeho tragické smrti převzal tento úkol inženýr František Kazda, po něm pak definitivně inženýr Kajetán Köp.⁴⁵

Než se však mohlo s projektem pokračovat, muselo být rozhodnuto o umístění pražského nádraží, kam měly obě větve Severní státní dráhy, tedy olomoucko-pražská i pražsko-drážďanská, zaústit, k čemuž, jak již víme, došlo roku 1843. Posléze bylo třeba vyřešit problém tohoto samotného zaústění, což v případě dráhy, přicházející ze severu od Podmokel po levém břehu Vltavy, nebylo nic jednoduchého, protože trati zde stála v cestě říční ramena, mlýnské náhony a převýšení mezi Karlínem a budoucí

stanicí Praha. Inspektor ředitelství státních drah Alois Negrelli našel spolu s vrchním inženýrem Pernerem řešení v kamenném viaduktu, po kterém by dráha, vycházející úvratí z pražského nádraží, překonala veškeré překážky a dosáhla protějšího břehu.

Zahájení stavby usnadnila ničivá povodeň, která postihla Prahu na jaře roku 1845 a dokonale smetla vše, co jí stálo v cestě, včetně staveb a pozemků, které stály v cestě projektované železnici. Když bylo takto drasticky odstraněno úskalí výkupu pozemků, přišli bratři Kleinové a Vojtěch Lanna s nabídkou ujmout se stavby pražsko-drážďanské dráhy, podpořenou plánem dalších investic, umožňujících zmírnit následky živelné pohromy. Ve formální veřejné soutěži pak byla zakázka tomuto zkušenému a prověřenému podniku udělena a bylo tak možno započít s pracemi, které dosáhly maximální intenzity poté, co byly uvolněny značné pracovní síly dokončením olomoucko-pražské větve Severní státní dráhy v srpnu roku 1845.

Nejsložitějším úkolem byla realizace projektu kamenného viaduktu, vedoucího od samého zhlaví stanice Praha přes karlínské ulice a tři mlýnské náhony na Jeruzalémský ostrov a dále se klenoucího nad vedlejším a hlavním ramenem Vltavy, oddělenými ostrovem Štvanice, k bubenskému břehu.⁴⁶ Při jeho plánování museli brát Negrelli s Pernerem v úvahu dostatečný rozpon oblouků, překračujících karlínské komunikace, požadavky pevnostní správy, zejména ale to, aby se při povodni nestala z mostní konstrukce nechtěná hráz a velká voda mohla volně protékat, protože viadukt nakonec tvořilo 87 oblouků a dosáhl délky 1 111 metrů. Byl dokončen rovnou jako dvoukolejný v roce 1849.

Dalším problémem byl průchod dráhy Královskou oborou, kdy bylo zapotřebí nalézt citlivý kompromis mezi ryze technickým řešením a požadavky zemského výboru, který měl správu tohoto území na starosti a samozřejmě by nerad viděl jakýkoli větší

zásah do zdejších poměrů. Jako logické řešení se jevilo vedení tratě po okraji obory, a to na dosti vysokém náspu, jenž měl z hlediska její správy tu výhodu, že zabraňoval zatopení prakticky celého prostoru dnešního pražského Výstaviště a Stromovky při tehdy častých povodních, čímž vyvažoval svůj přece jen negativní vliv na vzhled parku, který nejen opticky dosti zúžil. Sama správa Královské obory však tuto funkci železničního náspu degradovala, když žádala, aby v něm bylo proraženo příliš mnoho propustků, nakonec však ustoupila a spokojila se s pouhými dvěma, které bylo možno při hrozící velké vodě zatarasit.

Nebereme-li v úvahu početné archeologické nálezy, stavbu zdržující jen nevýznamně, pak třetí překážkou se stavěné železnici stala teprve nedávno dokončená Velvarská silnice, jejíž křížení s drahou mezi Podbabou a Sedlcem si vyžádalo její přeložení a zúžení. V Podbabě pak začaly i vůbec největší komplikace, díky nimž stavba této větve Severní státní dráhy postupovala značně pomaleji, než budování větve olomoucké, neboť značnou část úseku tratě, vedeného údolím Vltavy, přehrazovaly mohutné skalní útvary, které musely být z valné části odstřeleny, mezi Kralupy a Nelahozevsí pak proraženy tunelem. Mnoho podobných překážek čekalo na překonání také v soutěskách Labe.

I díky zdržení, které způsobily revoluční události let 1848 a 1849, byl provoz na pražsko-drážďanské dráze zahájen pět let po zahájení stavebních prací, tedy roku 1850, a to zprvu mezi Prahou a Lovosicemi, později téhož roku prodloužený až do Ústí nad Labem. V roce 1851 pak byla konečně zprovozněna celá trať Praha - Drážďany, jejíž pražsko-podmokelský úsek, coby součást Severní státní dráhy, sdílel stejné provozovatele jako železnice olomoucko-pražská. Od jeho otevření až do konce roku 1854 to tedy byl stát, mezi lety 1855 a 1907 Rakouská společnost státní dráhy a konečně od 1. 1. 1908 byl opět v provozu státním.

Kromě nádraží Praha, z něhož dráha směrem na Drážďany vycházela a které bylo podrobněji zmíněno v předchozí části této kapitoly, byla na trati na území dnešní Prahy v době zahájení provozu pouze jediná stanice, a to v Bubenči. Původní staniční budova byla díky zvýšenému provozu v roce 1877 rozšířena, na přelomu 19. a 20. století přibyla do areálu stanice samostatně stojící obytná budova.⁴⁷

V časovém úseku, pokrytém touto kapitolou, došlo dále roku 1862 k nepříjemné komplikaci, když povodeň strhla oba propustky v náspu, vedoucím skrz Královskou oboru, což si vyžádalo složitější rekonstrukci. V roce 1867 byla položena druhá kolej až do Kralup nad Vltavou a zřízena zastávka v Podbabě, o rok později pak byla zahájena výstavba stanice Bubny, nedaleko od právě otevřené koncové stanice Buštěhradské dráhy. Rakouská společnost státní dráhy, tedy StEG, zde během pěti let vybudovala nákladové nádraží s výtopnou, především však velice rozsáhlé opravárenské dílny, které byly během dalších dvaceti let rozšířeny o vlastní pilu, lakovnu a sedlárnou.⁴⁸ Ještě do konce 19. století se toto nádraží stalo terminálem velice významných vleček, jejichž síť se pak dále rozšiřovala. Vzhledem k tomu, že kolejiště bubenských stanic obou společností, tzn. „StEGu“ a Buštěhradské železnice, na sebe navázala, dochází tak na území současné Prahy poprvé k propojení drah dvou různých majitelů.

Velmi důležitým momentem byla výstavba Karlínského spojovacího viaduktu, který provázal tzv. Negrelliho viadukt pražsko-drážďanské větve Státní dráhy s tělesem větve olomoucko-pražské, a umožnil tak plynulou jízdu nákladních vlaků mezi Bubny a budoucí stanicí v Libni bez nutnosti zajižďet úvratí do pražského nádraží. Dvoukolejný, cca 300 metrů dlouhý viadukt byl zprovozněn v roce 1871. Konečně posledními změnami, které do roku 1910 nastaly na popisované trati v rámci nynějšího území hlavního

města, bylo otevření zastávky v Sedlci roku 1879, v roce 1890 potom v Holešovicích, v obvodu bubenského nádraží. U příležitosti výstav v letech 1891, 1895 a 1898 byla otevírána příležitostně i zastávka Stromovka.⁴⁹

4. Česká západní dráha

V roce 1854 byl vydán nový, tzv. koncesní zákon, který znovu otevřel soukromým společnostem možnost budovat železné dráhy. Stát tak uznal, že sám nedisponuje takovými prostředky, aby vybudoval svou železniční síť dostatečně rychle a nezaostal tak za sousedními zeměmi, stejně jako to, že nemůže vyhovět všem hospodářsko-společenským potřebám. Velkou pobídkou pro investory byla státní záruka minimálního zúročení investovaného kapitálu.⁵⁰

První železnici, která byla na základě této nové legislativní úpravy přivedena do Prahy, byla Česká západní dráha, spojující české hlavní město s Plzní. Snaha propojit tato dvě města železniční tratí byla v tu dobu stará již třicet let. Jako první se o to kdysi pokoušeli budovatelé koněspřežné dráhy, která, jak víme z první části této kapitoly, dospěla pouze do křivoklátských lesů. Na tuto koněspřežku se snažil navázat projekt další koňské dráhy, která by vedla přes radnickou uhelnou pánev a Plzeň až na jih Čech k trati Budějovicko-linecké, ovšem v době, kdy nedostatečnost koňské trakce byla již zjevná, tudíž přesto, že byl roku 1842 předběžně schválen, vzápětí zapadl.⁵¹

Později se plánováním tratě do Plzně zabýval i Jan Perner, jenž se díky svému vlastnímu návrhu na umístění pražského nádraží Severní státní dráhy jako první setkal se stěžejním problémem, který veškeré další projekty na vyvedení dráhy z Prahy na západ

zásadně ovlivňoval: jak tuto železnici zaústit do stanice Praha a vyhnout se tak všem nevýhodám, které by plynuly z existence dvou oddělených koncových nádraží. Perner navrhoval vést trať ze Smíchova na jih k Berounce, jejím údolím do Berouna a odtud jihozápadním směrem až do Plzně. Ovšem byl „zřejmě přesvědčen, že je neuskutečnitelné vést městem hlavní trať, a uvažoval, zda by jako východisko z nouze nebylo možno spojit nádraží na Smíchově se státní drahou [tj. se stanicí Praha Severní státní dráhy; pozn. aut.] aspoň koněspřežnou vlečkou...“⁵²

Počátkem 50. let 19. století začala být absence západního železničního spojení pocíťována již dosti intenzivně a za jeho vybudování začaly orodovat různé zájmové skupiny (především pak plzeňská a pražská obchodní komora), které vesměs také rovnou předkládaly studie, jejichž autory byli zkušení inženýři, ale i laici, a kterých vzniklo mezi lety 1850 a 1855 více než dost. Všem společná přitom byla snaha vyřešit komplikované napojení plzeňské železnice na Severní státní dráhu, která ale většinou vyústila v návrhy když ne přímo scestné, tak alespoň pochybné, a nakonec nevedla k úspěchu.

Nejprve se touto problematikou zabýval inženýr Karel Brantl, pravděpodobně z vlastní iniciativy. Přidržel se starší Pernerovy varianty využívající údolí Berounky a Vltavy, ale rozhodně odmítl samostatné koncové nádraží a trať vedl ze Smíchova dál podél levého břehu Vltavy. Zde by prostřednictvím viaduktu překonala malostranské ulice, pokračovala pod Letenskou plání a zářezem skrz její východní výběžek a kolem vsi Bubny dospěla k drážďanské dráze. Vědom si dobrodružnosti takového projektu, navrhl Brantl alternativní trasu, vycházející z nádraží v Bubenči, která by Šáreckým údolím směřovala na Hostivice, Červený Újezd a Loděnice a odtud údolím Kačáku k Berounce.⁵³ Podobně uvažoval i inženýr Jan Werner, v jehož plánech by trať, začínající rovněž v Bubenči,

dosáhla Loděnic přes Veleslavín. Naopak František Ladislav Rieger se přihlásil k malostranské variantě, když navrhl vést dráhu od Buben tunelem pod Letnou a odtud skrze první patra malostranských paláců a mosteckých věží na Smíchov. K tomu není třeba cokoli dodávat. Pro úplnost zmiňme návrh inženýra Karla Ghegy, jenž plánoval postavit dráhu do Plzně z Kralup přes Kladno, na kterýžto návrh měl vliv kníže Fürstenberg a jeho zájmy.⁵⁴

Vzhledem ke skutečnosti, že zatím neexistoval žádný rozumný plán, jak spojit západní dráhu s prvním pražským nádražím, bylo nakonec rozhodnuto, že plzeňská železnice bude skutečně vycházet ze Smíchova tak, jak původně zamýšlel inženýr Perner. Ve stejném roce, kdy se tato otázka konečně vyjasnila, v roce 1856, stanovila smlouva s Bavorskem, že z Plzně bude trať pokračovat směrem na Furth im Wald a Regensburg. Koncesi na stavbu železnice získali roku 1860 po jistých peripetiích finančního rázu bratři Kleinové a jejich podnik se spolu s Vojtěchem Lannou ujal samozřejmě také samotné stavby, kterou řídil inženýr Ludvík Schiele.

Již na podzim roku 1861 byl dokončen traťový úsek Furth im Wald – Škvrňany u Plzně a velice rychle postupovaly práce i na části mezi Škvrňany a Prahou, zahájené na jaře téhož roku, neboť kromě několika skalních bloků v údolí Berounky a vodních toků, především Berounky samé, nebylo na plánované trase významnějších překážek.⁵⁵ Ovšem stejně jako v případě olomoucko-pražské dráhy, i zde ohrožovalo plánovaný termín zahájení provozu, stanovený na červenec roku 1862, zpoždění při výstavbě nádraží na Smíchově.

Než se mohlo začít s výkopovými pracemi na ploše u Zbraslavské silnice proti vyhlášenému hostinci U města Plzně, bylo zapotřebí absolvovat tradiční martýrium spojené s výkupem pozemků a požadavky všemožných institucí, takže teprve v únoru roku 1862 byla stavba zahájena, vzápětí však ještě pozdržená

nálezem pravěkého pohřebiště. Jen díky opětovnému masovému nasazení dělníků se podařilo červencový termín dodržet, ač nádraží ještě nebylo zdaleka dokončeno.

Nejseverněji, přímo proti výletnímu hostinci, stála jednopatrová příjezdová budova zakončená věží, jejíž součástí byla také celnice, naproti ní se potom nacházela skladiště s příjezdovou komunikací od Radlické silnice. Jižněji bychom našli budovu odjezdovou, jednopatrovou to stavbu zakončenou o patro vyššími křídly, a za ní remízu s posuvnou pro osobní vozy. Až u zlíčovského zhlaví byla vybudována výtopna vybavená točnou, samozřejmě vodojemy, dílnou a kovárnou.⁵⁶ Další vývoj této významné stanice bude nastíněn níže.

Ode dne zahájení provozu zastavovaly vlaky také v dalších dvou nádražích, z nichž první od Smíchova byla stanice Chuchle, umístěná o něco severněji než současná zastávka Praha Velká Chuchle. Druhou stanicí na území dnešní Prahy byl Radotín, ovšem nádražní budova byla postavena až v roce 1868, šest let poté, co byl na pražsko-plzeňské trati zahájen provoz, který zajišťovala K. k. privilegierte Bömische Westbahn, tedy společnost České západní dráhy, a to až do roku 1894, kdy byla tato železnice zestátněna. Významnou změnou, kterou trať prodělala v období do roku 1910, bylo její zdvojkolejnění, realizované až v roce 1908. Tehdy byla rovněž stanice Chuchle změněna na zastávku. V souvislosti se zřízením chuchelského hipodromu roku 1907 zastavovaly vlaky v době dostihů také v dočasné zastávce Chuchle závodistiště.⁵⁷

5. Buštěhradská dráha

Takřka geometrickou řadou rostoucí poptávka po uhlí, které se kolem poloviny 19. století stává dominantním zdrojem energie především pro enormně se rozvíjející průmyslovou výrobu, vyvolala potřebu spojit hlavní průmyslová centra s uhelnými pánvemi. Nastalo období výstavby tzv. uhelných drah, neboť pouze železnice, sama se na spotřebě uhlí významně podílející, mohla obstát při přepravě velkých objemů této suroviny.

Praha coby největší a nejlidnatější české město s desetitisíci domácnostmi, zejména ale se svými velkými průmyslovými předměstími, představovala jednoho z největších spotřebitelů uhlí v zemi. Blízkost kladenských dolů dávala velkou šanci spotřebu hlavního města pokrýt, bylo ale zapotřebí vyřešit otázku, jak surovinu do Prahy přepravovat. Naději skýtal Pražsko-lánská koněspřežná dráha, která samozřejmě nemohla svou kapacitou dostačovat, avšak v případě přestavby na dráhu parostrojní by se situace radikálně změnila. Její majitel, kníže Fürstenberg, si tuto perspektivu dobře uvědomoval a již koncem čtyřicátých let 19. století usiloval o povolení přestavbu realizovat, přičemž z Veleslavína měla vést odbočka k nádraží Severní státní dráhy v Bubenči.⁵⁸

Vzápětí ale celou tuto snahu zkomplikoval nejen revoluční rok 1848, ale hlavně zájmy kapitálově neporovnatelně silnější společnosti, Kladenského uhelného těžířstva, jehož podílníkem nebyl kromě Václava Novotného, jednoho z průkopníků dolování v tomto revíru, nikdo jiný než Vojtěch Lanna a bratři Kleinové, jejichž záměrem bylo prosadit vybudování železnice od Kladna do Kralup k pražsko-dráždanské dráze a vltavské vodní cestě. Po

několikaletém zápase nakonec kníže Fürstenberg neviděl jinou možnost, jak svou koněspřežku uhájit, než se s konkurenty spojit. V roce 1853 tak byla založena společnost Buštěhradské železnice⁵⁹ a Fürstenbergovým vkladem do ní byla právě jeho koněspřežná dráha.

Přestože byl, navzdory nesouhlasu pražské obchodní komory, roku 1855 realizován projekt železnice ze Starého Kladna do Kralup, prostřednictvím níž a Severní státní dráhy byla velká většina uhlí do hlavního města dovážena, nezahálela ani koňka, ač její podíl na přepravě byl nesrovnatelně menší. Význam její trasy ovšem později rostl přímo úměrně ke zvyšujícímu se objemu těžby, nehledě k tomu faktu, že přeprava uhlí přes Kralupy se zbytečně prodražovala, což nelibě nesli pražští průmyslníci. To byly důvody, proč společnost Buštěhradské železnice nakonec přece jen začala uvažovat o přestavbě koněspřežky na dráhu parostrojní.

Poté, co se představitelé společnosti pro tento tah rozhodli, byla celá záležitost vyřízena v neuvěřitelně krátkém čase. Žádost o koncesi byla podána na jaře roku 1863 a již na podzim téhož roku byl na přestavěné trati zahájen provoz. Těleso koněspřežné železnice bylo možné využít přibližně z poloviny, ostatní úseky dráhy mezi Vejhybkou a pražským nádražím, pojmenovaným Praha - Písecká brána, ale běžně zvaným také Bruska, byly vystavěny nově, což bylo využito k celkovému zkrácení a napřímení tratě a k úpravě nevhodných sklonových poměrů, zejména mezi Bruskou a Veleslavínem.⁶⁰ Samo pražské nádraží bylo nově vybaveno pouze vodárnou, stávající staniční budova byla zatím zachována. Zcela nové bylo naopak nádraží ve Veleslavíně, otevřena byla také zastávka v Liboci.

Společnost Buštěhradské železnice však koncesi k přestavbě dráhy obdržela s podmínkou, že trať prodlouží a napojí ji na Severní státní dráhu, tudíž stavební práce pokračovaly, ovšem až roku 1866 poté, co byla vyřešena otázka trasy této spojky.

Nejpřirozenějším řešením bylo vést železnici dále k východu do prostoru Buben, což ovšem znamenalo znovu zasáhnout do vzhledu Královské obory. V rámci odškodnění za újmy způsobené prusko-rakouskou válkou, poskytnutým ve formě koncesí na projekty dalších drah, bylo společnosti Buštěhradské železnice samotným císařem povoleno oboru svou spojovací tratí protnout.

Stavbu realizoval podnikatel Jakub Hable, jehož největším úkolem na tomto krátkém úseku bylo vybudování tunelu ve Stromovce, nejstaršího na území dnešní Prahy. Na pražsko-drážďanskou železnici Společnosti státní dráhy tato spojka navázala v prostoru za vsí Bubny, čímž došlo, jak již bylo zmíněno výše, k prvnímu propojení tratí dvou různých provozovatelů v současném obvodu hlavního města. Zde bylo vystavěno koncové nádraží Buštěhradské dráhy a rozsáhlá kruhová výtopna s vodárnou.⁶¹ Provoz byl na tomto úseku zahájen roku 1868.

Vzhledem k zesílení provozu po přestavbě železnice na parostrojní záhy přestalo dostačovat nádraží pod Píseckou branou, pročež bylo v roce 1873 rozšířeno. Původní provozní budova na jižní straně byla zachována, naproti byla ale vystavěna nová, rozlehlá staniční budova provozně-obytná. O dva roky později byla zřízena železniční stanice v Ruzyni, kde ovšem vlaky zastavovaly již dříve.⁶² Další změny na této trati do roku 1910, po který se tato kapitola věnuje vývoji železnic v Praze, nenastaly, a to ani co se týká provozovatele, kterým zůstávala K. k. privilegierte Bustehrader Eisenbahngesellschaft, tedy společnost Buštěhradské železnice.

6. Dráha císaře Františka Josefa

Na přelomu 60. a 70. let 19. století se Praha dočkala realizace jedné z alternativních tras, které byly roku 1842 posuzovány při hledání nejvhodnějšího spojení s Vídní. V rámci budování sítě železničních drah v jihozápadních Čechách, kterým se dráhy doposud vyhýbaly díky převažující zemědělské výrobě, bylo rozhodnuto o výstavbě železnice propojující Vídeň, České Budějovice a Plzeň a pokračující dále k západním hranicím do Chebu, přičemž z Českých Velenic měla odbočovat trať vedoucí přes Třeboň, Veselí nad Lužnicí, Tábor, Benešov a Čerčany do Prahy. Ovšem oproti trase, o níž se uvažovalo počátkem čtyřicátých let, neměla do českého hlavního města dospět ani údolím Sázavy a Vltavy, ani od východu, kde by navazovala na trasu dráhy olomoucko-pražské, ale měla být vedena přes Říčany, Hostivař a Vršovice a odtud tunelem pod Královskými Vinohrady do nově vybudovaného nádraží.

Plánování průchodu této železnice předpolím Prahy a její zakončení bylo prováděno v součinnosti s hledáním nejlepšího možného řešení trasy Spojovací dráhy, která měla propojit pražská nádraží dráhy Západní a Severní státní, a výsledkem bylo právě usnesení zaústit obě tratě společným tunelem do nové stanice, odkud by pak Spojovací dráha pokračovala dále. Podmínka výstavby chybějícího spojení mezi hlavními pražskými nádražími totiž byla součástí koncese ke stavbě jihočeských železnic a dráhy České Velenice – Tábor – Praha, kterou koncem roku 1866 získala skupina šlechticů, vlastníků na jihu Čech rozsáhlé majetky, mezi nimiž třeba jmenovat knížete Schwarzenberga, společně s dalšími podnikateli, Vojtěcha Lannu nevyjímaje.

Společnost dráhy císaře Františka Josefa, kterou zúčastnění záhy utvořili, dala zprvu přednost výstavbě železnice z Českých Velenic přes České Budějovice do Plzně, trať do Prahy začala být budována až roku 1869, a to překvapivě firmou bratří Kleinů ve spolupráci s Vojtěchem Lannou. Stavebně nejnáročnější byl úsek mezi Čerčany a Prahou, kde především složité, mnoha faktory komplikované ražení vinohradského tunelu oddalovalo zahájení provozu. Přes kilometr dlouhý tunel, ražený ve třech úsecích mezi dvěma kolmými šachtami, byl sice dvoukolejný, ale jedna z kolejí měla sloužit budoucí Spojovací dráze.

Bezprostředně za severním portálem vinohradského tunelu bylo na relativně volné ploše podél městského opevnění mezi branami Koňskou a Novou vystavěno pražské nádraží Dráhy císaře Františka Josefa s novorenesanční budovou architektů Josefa Ignáce Ullmanna a Antonína Barvitia, jejíž hlavní, střední část byla dvoupatrová, zakončená věžemi a doplněná o jednopodlažní křídla. Kolejiště sestávalo z deseti kolejí dopravních, čtyř kusých a koleje výtažné a skladištní, výbavu stanice tvořila výtopna s vodárnou, dílny a skladiště.⁶³

Díky Spojovací dráze a dráze Turnovsko-kralupsko-pražské, jejíž koncová stanice záhy vyrostla naproti a kolejiště byla propojena, mělo nádraží Dráhy císaře Františka Josefa napojení na všechny do Prahy přivedené železnice a tudíž nejlepší předpoklady stát se později ústředním pražským nádražím,⁶⁴ z kteréhožto důvodu, jakož i z důvodu nedostačující již kapacity byla stanice rozšířena, a sice nejprve kolejiště v roce 1892. Zcela nově byla pak postupně v letech 1902 až 1909 vystavěna secesní nádražní budova dle návrhu architekta Josefa Fanty, s centrální odjezdovou dvoranou s typicky vysokým portálem a dvěma věžemi, z níž vycházející dvě výrazně nižší křídla jsou zakončena patrovými budovami rovněž s věží. Nástupiště byla zakryta mohutnou

dvoulodní ocelovou konstrukcí.⁶⁵ V době zahájení provozu, ke kterému došlo koncem roku 1871, sloužila na území dnešní Prahy dopravě také stanice v Uhříněvsi a hostivařská zastávka.

Již v roce 1873 se začala projednávat možnost vybudovat seřaďovací nádraží ve Vršovicích, realizovat se však tento záměr podařilo až po roce 1880, kdy byla vybudována necelý kilometr od jižního portálu vinohradského tunelu stanice Nusle-Vršovice, sestávající z osobního nádraží v severní části, zejména pak ale z nádraží nákladového a seřaďovacího s vlastní provozní budovou v části jižní, dokončeného až roku 1886, dosti rozsáhlého, ale přesto ne tolik, aby nemuselo být záhy dále rozšiřováno. Na úpatí vrchu Bohdalce byl umístěn areál dílen a kruhové výtopy s veškerým potřebným vybavením, rozšířené později o druhou rotundu s vlastní točnou. Roku 1899 byla rozšířena i budova osobní stanice.⁶⁶ Konečně je třeba zmínit se také o tom, že do tohoto nádraží již v roce 1882 zaústila trať z Modřan a spojka ze Spojovací dráhy ve směru od Smíchova.

Téhož roku byla také v místě dosavadní hostivařské zastávky zřízena železniční stanice Hostivař, a to zatím pouhým přestavěním zastávkové budovy a vybudováním skladiště s přívodnou kolejí. Teprve v roce 1885 byla položena druhá staniční kolej pro křižování vlaků.⁶⁷ O tři roky později byla těsně před vjezdem do vinohradského tunelu zřízena zastávka Královské Vinohrady. Roku 1905 byla trať v úseku mezi Vršovicemi a Čerčany zdvojkolejněna a rok poté došlo k poslední změně na popisované železnici, kterou ještě zmíníme v této kapitole, a to k otevření zastávky ve Strašnicích. Co se týká zajištění provozu, ten měla ve své režii K. k. privilegierte Kaiser Franz Josef-Bahn, tedy společnost Dráhy císaře Františka Josefa, jen do roku 1884, kdy byla železnice zestátněna.

7. Pražská spojovací dráha

Zakončením České západní dráhy v samostatném nádraží na Smíchově bez napojení na dráhu Severní státní neskončila snaha hlavní pražská nádraží propojit, a to už jen proto, že vybudování Spojovací dráhy bylo podmínkou, kterou byla společnost České západní dráhy zavázána při udělení koncese ke stavbě své železnice. Nehledě k tomu a k nepohodlí cestujících však absenci Spojovací dráhy nelibě nesli pražští obyvatelé, jelikož náklady mezi stanicí na Smíchově a drážním dvorem u Florence byly převáženy přímo středem města, z kteréhož důvodu se stávající situace nelíbila ani zástupcům obchodních kruhů. Hlavní tlak na vybudování spojnice mezi Západní a Státní drahou však přicházel ze strany armády, která již při dokončování plzeňsko-pražské železnice na počátku 60. let 19. století pocítovala její prosté ukončení na Smíchově z vojenského hlediska jako chybu, což se plně potvrdilo za války mezi Rakouskem a Pruskem roku 1866. Po této zkušenosti bylo rozhodnuto vystavět Spojovací dráhu co nejdříve a podmínka její realizace byla přenesena na nově vznikající společnost Dráhy císaře Františka Josefa, jež se chystala přivést do Prahy trať od jihu a poskytovala tak naději, že daný úkol zdárně provede, neboť plány na vedení železnice od Benešova a projekt Spojovací dráhy bylo možno vhodně sloučit.

Otázku, kudy trať ze Smíchova ke Státní dráze vést, projektanté řešili od samého počátku úvah o vybudování železnice mezi Prahou a Plzní, jak bylo zmíněno ve 4. části této kapitoly. Veškeré návrhy trasy Spojovací dráhy lze rozdělit do dvou skupin. Tu první tvoří plány, počítající s vedením tratě po levém břehu Vltavy přes Malou Stranu do prostoru Letné a Buben, kde by

navazovala na pražsko-dráždanskou dráhu. Ty převažovaly v době, kdy se teprve o spojení Prahy se západem Čech uvažovalo, ale objevovaly se i po jeho dokončení. Společným rysem těchto návrhů byla jejich nerealizovatelnost nebo přímo naprostá stupidita.⁶⁸

Plány, které představují skupinu druhou, se začaly objevovat v mnohem větší míře až potom, co smíchovské nádraží již stálo. Všechny se shodují v jednom: vést Spojovací dráhu ze Smíchova po mostě přes Vltavu k ústí Botiče pod Vyšehradem, ale v dalším jejím pokračování se už liší. Generální inspektor společnosti České západní dráhy Ludvík Schiele, aby dostál koncesní podmínce, navrhoval v roce 1861 trasu mířící zahradami v okolí Slupi a tunelem pod Apolinářem do prostoru později skutečně postaveného Nádraží císaře Františka Josefa a odtud kolem dnešní křižovatky U Bulhara k vnějšímu nádraží Státní dráhy. Většina starších návrhů ale počítala s trasou Nuselským údolím, odkud se dalo pokračovat například úvozem vzhůru k novoměstským hradbám a podél nich, jak uvažoval laik, předseda pražské obchodní komory Leopold Lämmel, nebo mohla trať pokračovat podél Botiče až do Strašnic a dále severovýchodně k olomoucko-pražské dráze.⁶⁹

Celá situace se začala vyjasňovat až v polovině 60. let 19. století, kdy už se na pražském horizontu rýsovaly další železnice, především pak Dráha císaře Františka Josefa, jejíž majitelé byli koncesní podmínkou zavázáni pražská nádraží propojit. Díky ní bylo rozhodnuto přemostit Vltavu a zaústit Spojovací dráhu do stejného nádraží, odkud by pak pokračovala k dráze Severní státní. Inženýr Jan Schebek, pověřený projektováním trasy, zprvu ještě přemýšlel, že by dráhu vyvedl od Slupi svahem „zahrady Folimanky na pravém břehu Botiče do horní úrovně Nuselských schodů, a odtud zase dolů k Nové bráně.⁷⁰ Sklonové poměry by byly dosti drastické. Nakonec se tedy dospělo k definitivnímu řešení, tedy dovést Spojovací dráhu Nuselským údolím pod Královské Vinohrady, kde se

potká s tratí od Benešova, společným tunelem zaústí do nádraží, plánovaného v prostoru před opevněním mezi Novou a Koňskou branou, a ve finální fázi bude pod vrchem Žižkovem klesat k usedlosti Hrabovka, kde několik set metrů před stanicí Severní státní dráhy naváže na železnici Praha - Olomouc.

Stavba Pražské spojovací dráhy, realizovaná bratry Kleinovými a Vojtěchem Lannou, proběhla v letech 1870 až 1872, přičemž její nejnáročnější část, nepočítáme-li tunel pod Vinohrady, představoval most přes Vltavu, jehož konstrukce, dodaná poněkud paradoxně z Pruska, byla pouze jednokolejná, ač pilíře byly projektovány pro trať dvoukolejnou.⁷¹ Na most plynule navazoval viadukt nad vyšehradskou silnicí a Botičem. Slabým místem tratě byl úsek mezi nádražím císaře Františka Josefa a Hrabovkou, který vzhledem k prudkému klesání nevyhovoval už ani tehdejšímu provozu a jehož napojení na trať Severní státní dráhy znemožňovalo dosáhnout jejího nádraží jinak než úvratí.

Při zahájení provozu v srpnu roku 1872 byly, vedle již fungujícího Nádraží císaře Františka Josefa a samozřejmě výchozího smíchovského nádraží, na Pražské spojovací dráze otevřeny také dvě nové stanice. První z nich, Vyšehrad, se nacházela ihned za vyšehradským viaduktem, druhá byla stanice Hrabovka na olomoucko-pražské železnici, na kterou zde Spojovací dráha navázala.

V roce 1882 byla z vyšehradského nádraží samostatnou kolejí vyvedena spojka do stanice Nusle-Vršovice, aby mohly nákladní vlaky do a ze Smíchova projíždět přímo. Roku 1888 byla na Spojovací dráze zahájena i přeprava osob a v této souvislosti zřízena zastávka Královské Vinohrady těsně před jižním portálem vinohradského tunelu a na Smíchově vybudováno kolejové spojení k osobnímu nádraží, protože dosud zde Spojovací dráha ústila pouze do nádraží nákladového.⁷² K velké změně došlo v roce 1901,

kdy byla dosavadní mostní konstrukce během pouhých tří dnů nahrazena novou, z kvalitnější oceli a dvoukolejnou. Současně prošla rozšířením i stanice Vyšehrad, její výpravní budova pak byla přestavěna v novorenesančním slohu „kolem roku 1904.“⁷³ Spojovací dráha a provoz na ní náležely společnosti Dráhy císaře Františka Josefa do roku 1884, kdy její tratě přešly do státního vlastnictví.

Vznikem Pražské spojovací dráhy byly provázány veškeré existující i teprve plánované železnice, které přicházely do Prahy, pročež lze její otevření považovat za počátek zrodu Pražského železničního uzlu.

8. „Pražský Semmering“

V roce 1868 se společností Buštěhradské dráhy podařilo získat velice významnou koncesi ke stavbě železničních tratí na severozápadě Čech, spojujících tamní hnědouhelný revír s Prahou, což jí umožnilo stát se rozhodujícím a nejsilnějším přepravcem uhlí, zásobujícím hlavní město. Dráha, známá také pod jménem Česká severozápadní, propojila Cheb, Karlovy Vary, Chomutov, Žatec a uhelné doly na Rakovnicku s Kladnem, kde navázala na vlastní Buštěhradskou železnici.

V rámci výstavby této trati vzniklo také další spojení mezi železniční sítí společnosti Buštěhradské dráhy a Prahou. Nová spojovací železnice vycházela z Hostivic a končila na Smíchově, jak požadovala pražská obchodní komora a jak to samozřejmě bylo také nejlogičtější, jelikož se zde soustředila rozsáhlá průmyslová výroba a ke zdejšímu nádraží České západní dráhy již mířila dráha Spojovací.

Přivedení nové spojky na Smíchov bylo sice přirozeným řešením, jak zefektivnit zásobování Prahy a jejích průmyslových předměstí uhlím, bylo to ovšem zároveň technicky velice náročné. Za hostivickým nádražím se trať oddělovala od Buštěhradské dráhy a mířila přes roviny mezi Zličínem a Řepy, kde nebylo výraznějších komplikací, k vrchu Na Vidouli, po jehož severním a východním úbočí se už poněkud hlubšími zářezy a po vysokém náspu u usedlosti Šmukýřka dostávala k severnímu úbočí rozsáhlé masivy vrchu Děvína, spadajícího na východě příkrými skalnatými svahy k Vltavě. A právě ty představovaly mimořádnou komplikaci. Bylo nutné najít způsob, jak nejlépe překonat výškový rozdíl mezi smíchovským nádražím a děvinskými srázy, tyčícími se přímo nad ním až o osmdesát metrů výš.

Řešením se stala několik kilometrů dlouhá smyčka. Trať obkroužila celý Děvín v zářezu, vystříleném ve skalách na úbočí, následně po dvou viaduktech, vysokých až 25 metrů, překročila tam a zpět ústí Prokopského údolí a stráněmi pod Zlíchovem sklesala ke Smíchovu. Tento velmi náročný úsek byl přirozeně příčinou, proč byla jinak krátká spojovací železnice stavěna dva roky, a to mezi lety 1870 a 1872. Stavbu prováděla společnost Buštěhradské železnice ve vlastní režii, vyměření trasy provedl vrchní inženýr Ast.⁷⁴ Díky sklonovým poměrům, impozantním viaduktům a svému vinutí přes „hory a doly“ byla trať přezdívana „Pražský Semmering,“ podle proslulé alpské dráhy.

Na Smíchově bylo vystavěno samostatné nádraží, oddělené od stanice České západní dráhy plotem a umístěné blíže k Radlické silnici a lokalitě Na Knížecí. Obě stanice ale byly samozřejmě propojeny, především díky společnému nákladovému nádraží. V době zahájení provozu v září roku 1872 fungovaly na trati ještě další dvě stanice, a to Jinonice a Řepy, a zastávka Cibulka, roku 1877 však zrušená.⁷⁵ K dalším změnám v časovém úseku pokrytém touto

kapitolou nedošlo, nezměnil se ani provozovatel dráhy, kterým zůstávala společnost Buštěhradské dráhy.

9. Turnovsko-kralupsko-pražská dráha

Když roku 1863 získala skupina podnikatelů, v níž nechyběl Vojtěch Lanna, koncesi ke stavbě dráhy z Turnova do Kralup nad Vltavou, zpřístupňující kladenské uhlí severním Čechám, byla již její součástí podmínka vybudovat také spojení s Prahou. O rok později založená společnost Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy však samostatnou koncesi ke stavbě odbočky do hlavního města obdržela až v roce 1869, když dvě léta před tím neuspěl se žádostí o ni říšský poslanec doktor Antonín Banhans. Ten plánoval vystavět dráhu Neratovice – Praha, z níž měla ve Chvalech vycházet odbočka do Uhříněvsi ke Dráze císaře Františka Josefa, čímž předejmul pozdější pražský železniční okruh.⁷⁶ V Praze samé měla dráha zaústit buď do nádraží Státní dráhy, nebo do budoucí stanice františkojosefské železnice.

Jedno z těchto dvou možných zakončení vyžadovala i podmínka, obsažená v koncesi z roku 1869. Vzhledem k tomu, že Společnost státní dráhy zvýšení provozu ve svém pražském nádraží odmítla, byla uzavřena dohoda se společností Dráhy císaře Františka Josefa o vybudování samostatného nádraží v prostoru její pražské stanice s kolejovým napojením na ni.⁷⁷ To však znamenalo komplikaci v podobě údolí potoka Rokytka a zejména vrchu Žižkova, které ležely na trase mezi plánovanou koncovou stanicí a nádražím vysočanským, kam měla odbočná trať, vycházející z Neratovic, dospět táhlým obloukem přes Čakovice, Kbely a Satalice.

Na rozdíl od jasné záležitosti Rokytky, která bude překročena viaduktem, byl případ obchvatu Žižkovského vrchu dosti složitý. Nejprve kohosi napadlo vést dráhu zářezem přímo přes žižkovská náměstí a tato brutální varianta byla i vyměřena, což je naprosto neuvěřitelné. Druhý plán počítal se zářezem v severním úbočí Žižkova, vedeným nad Státní drahou souběžně s ní, což bylo ale znemožněno nebezpečím půdních sesuvů, ohrožujících obě železnice.⁷⁸ Realizována byla proto třetí možná alternativa, podle níž měla dráha po překročení Rokytky a Státní dráhy dospět k východnímu úpatí Žižkovského vrchu, zde vstoupit do tunelu, jehož druhý portál ústil do zářezu v jižním úbočí, a po mostě nad žižkovskou silnicí dosáhnout cílové stanice.

Stavba železnice byla z valné části, od Neratovic po Libeň, zadána firmě Sölch a Tichý, zbylý úsek krom žižkovského tunelu realizovala sama společnost Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Ražba tunelu a související práce byly svěřeny inženýru Františku Rzihovi, který se potýkal s největšími problémy v důsledku nepříznivých půdních poměrů, poradil si však velice dobře, na rozdíl od firmy Sölch a Tichý, jejíž viadukt přes Rokytku bylo nutno strhnout a postavit znovu, poněvadž se sesedával a praskal.⁷⁹

Tyto problémy pozdržely o necelý půlrok zahájení provozu na neratovicko-pražské dráze, k němuž došlo v říjnu roku 1872. Původně odbočná trať byla pak prohlášena za hlavní a odbočkou se stal úsek z Neratovic do Kralup. Koncová stanice byla postavena naproti Nádraží císaře Františka Josefa, pod Olšanskou silnicí, od které se k ní také přicházelo, a byla nepoměrně skromnější, sestávající z jednopatrové budovy, výtopny s vodárnou, skladiště, šesti dopravních a devíti kusých kolejí.⁸⁰ Od samého počátku fungovalo také nádraží ve Vysočanech, které bylo budováno jako ostrovní, společné s Rakouskou severozápadní drahou, kde

neratovické železnici patřila severní kolejová skupina, a dále stanice v Satalicích a Čakovicích. Do roku 1910 nebyly na trati otevřeny žádné další stanice ani zastávky, dvakrát se však měnil provozovatel: roku 1883 splynula Turnovsko-kralupsko-pražská dráha s Českou severní drahou, svou prakticky sesterskou společností, která tuto železnici provozovala až do roku 1908, kdy byla zestátněna.

10. Pražsko-duckcovská dráha

Koncem 60. let 19. století se v rámci všeobecné honby za uhlím objevila myšlenka spojit Prahu se severočeským uhelným revírem třetí drahou, tentokrát přímou, vedenou z Duckcova přes Louny a Slaný, čímž by tedy odpadla nutnost zajíždět si přes Ústí nad Labem k Severní státní dráze, nebo naopak přes Chomutov k budované dráze České severozápadní. Zájem byl značný, pročež ministerstvo obchodu, do jehož agendy správa železnic od roku 1867 spadala, vyzvalo uchazeče, aby předložili své nabídky k posouzení. Jako nejvýhodnější se jevil návrh skupiny podnikatelů, jejíž hlavní postavou byl hrabě Thun-Hohenstein a kterou kapitálově jistila Anglobanka. Tato skupina koncesi skutečně roku 1870 obdržela a záhy utvořila společnost Pražsko-duckcovské dráhy.

Trasa budoucí železnice měla vést od Slaného k Hostivicím, kde by překřížila Buštěhradskou dráhu, a dále kolem Rudné u Prahy a přes Řeporyje do Prokopského údolí, kterým bude v místě, kde Dalejský potok vtéká do Vltavy, přivedena k České západní dráze a zaústí do jejího nádraží na Smíchově. Stavbou trati v úseku mezi Obrnicemi a Prahou byla pověřena firma Muzika a Schnabel,⁸¹ pro

kterou se, nepočítáme-li některé komplikovanější partie v severozápadních Čechách, stalo výzvou především provedení dráhy Prokopským údolím. Na několika málo kilometrech zde železnice šestkrát překročila Dalejský potok, byla vedena v zářezích ve strmých svazích, mnohde skalnatých, zejména se ale potýkala s poměrně náročnými sklonovými poměry, pročež je v těchto místech přezdívána jménem „Hrbatá.“ Na samém konci údolí pak na stavitele čekaly dva viadukty spojovací dráhy Buštěhradské železnice, tzv. „Pražského Semmeringu,“ které bylo nutno co nejšikovněji podejít. V prostoru Zlíchova byla trať přivedena k České západní dráze, jejíž těleso bylo rozšířeno, a souběžně s ní dospívá k nádraží na Smíchově, které se stalo pro obě dráhy společným.⁸²

Stavba Pražsko-duckcovské dráhy trvala od roku 1871 do května roku 1873, kdy na ní byl zahájen provoz a na území současné Prahy otevřena stanice Hlubočepy, která se záhy stala centrem velice rozsáhlého systému normálně- i úzkorozchodných vlečků zdejších lomů, cementáren a dalších průmyslových podniků, a dále také nádraží v Řeporyjích, pod něž spadal další systém kusých kolejí a úzkorozchodných vlečků lomů v oblasti pod lokalitou Požáry. K. k. privilegierte Prag-Duxer Eisenbahn, tedy společnost Pražsko-duckcovské dráhy, provozovala tuto trať do roku 1891, k 1. 1. 1892 byla železnice zestátněna. To byla jediná změna, k níž zde do roku 1910 došlo.

11. Rakouská severozápadní dráha

Na úplném počátku vzniku této dráhy stála snaha Rakouské společnosti státní dráhy, jejíž počátek je datován rokem 1862,⁸³ zbavit se závislosti na Severní dráze císaře Ferdinanda, na níž

její koleje v Brně navazovaly, takže jedině prostřednictvím této železnice bylo možno pokračovat do Vídně. Tato nepříznivá situace se dala vyřešit logicky vybudováním vlastního přímého spojení Prahy s Vídní, a to víceméně v kdysi plánované trase přes Stockerau, Znojmo, Jihlavu, Německý Brod, Čáslav a Kolín. Jenže vše dopadlo úplně jinak, protože do hry se vložila společnost Jihoseveroněmecké spojovací dráhy, provozující trať Liberec - Pardubice, která rovněž měla zájem na vzniku vlastního spojení s Vídní, a ta dostala oproti konkurentovi, ovládanému francouzským kapitálem, přednost.⁸⁴

Roku 1868 tedy obdržela ve spojení s několika dalšími investory koncesi k výstavbě železnice Vídeň - Znojmo - Kolín - Nymburk - Mladá Boleslav s odbočkami do Pardubic a Trutnova, převedenou záhy na nově ustavenou společnost Rakouské severozápadní dráhy. Praze se tak trať zatím vyhnula, ale s odbočkou se počítalo už od začátku celého podniku. Roku 1871⁸⁵ získala společnost koncesi pro stavbu dalších tratí, zejména pro železnici z Nymburka podél Labe do Děčína právě s odbočnou drahou z Lysé nad Labem do Prahy. Předcházel tomu ještě návrh ministerstva války vést spojku do hlavního města z Brandýsa nad Labem namísto z Lysé, ale vzápětí od něj bylo upuštěno a i díky aktivně prosazovaným zájmům mnohem nižšího řádu se prosadila varianta Lysá nad Labem - Čelákovice - Praha.⁸⁶ Pro tzv. Polabskou dráhu z Nymburka do Děčína s odbočkou ku Praze „byla jen formálně zřízena akciová společnost, která se už na ustavující schůzi ihned usnesla na splnutí s Rakouskou severozápadní drahou.“⁸⁷

Ted' musel stavební ředitel společnosti Vilém Hellwag vyřešit problémy přímo v Praze. Nejprve byl odražen návrh ministerstva obchodu přivést trať do prostoru Nádraží císaře Františka Josefa a navázat ji tak na ostatní pražské tratě, ale to by bylo po

stanici Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy již třetí nádraží na tomto území, a to nebylo nafukovací. Hellwag se přidržel původního návrhu, který počítal s vedením tratě přes Libeň na karlínské říční ostrovy, na nichž mělo být nákladové nádraží, a odtud dále pod Negrelliho viaduktem k Poříčské bráně v opevnění, jehož zboření bylo již v té době plánováno, kde měla vyrůst osobní stanice. Propojení s ostatními železnicemi, ústícími do Prahy, bylo vyřešeno dohodou se společností právě budované Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy o společném nádraží ve Vysočanech, díky němuž by vlaky od Čelákovíc mohly zajíždět do její koncové stanice s napojením na Pražskou spojovací dráhu v Nádraží císaře Františka Josefa, jak prve žádalo ministerstvo obchodu.

Druhým problémem byly spory mezi městy Prahou a Karlínem o umístění osobního nádraží, představujícího významný zdroj zisku. Ve prospěch Karlína hovořil fakt, že „nádraží u Poříčské brány bylo velmi stísněné, ... na jedné straně byla volná plocha omezena Královskou třídou (dnešní Sokolovskou), ... na druhé mlýnským ramenem... Naproti tomu bylo jasno, že má-li být na Rohanském ostrově v Karlíně nádraží nákladové, nevejde se tam už nádraží osobní.“⁸⁸ I zde nakonec zvítězily původní plány, které Karlínu přiřkly nákladové a Praze osobní nádraží.

Konečně problémem třetím byla suma dílčích komplikací zejména technického rázu, které vyvstaly na trase mezi vysočanským nádražím a koncovou stanicí u Poříčské brány na Těšnově, především svedení tratě od Vysočan k přemostění Rokytky a následný kratičký tunel v náspu turnovské dráhy, úrovňové křížení komunikací na Palmovce a mosty přes karlínské přístavní rameno Vltavy, z nichž první musel být veden v úhlu 53 stupňů, druhý, těsně před pražským nádražím, byl pro změnu trojkolejný.⁸⁹ K tomu se přidala nelehká jednání s Pražskou akciovou strojírnou

a plavební společností, hledající kompromis ohledně technického řešení průchodu železnice, které by co nejméně omezovalo loděnici a přístav.⁹⁰

Od zahájení prvních stavebních prací na úseku Lysá - Praha, realizovaných Generálním stavebním podnikatelstvím Rakouské severozápadní dráhy, do jeho odevzdání provozu v říjnu roku 1873 uběhly dva roky, avšak koncové nádraží na Těšnově bylo teprve rozestavěno, pročež vlaky končily zatímě na nákladovém nádraží na Rohanském ostrově, kde byli cestující odbavováni v provizorní budově. Až o další dvě léta později, v říjnu roku 1875, rok po zbourání hradeb, bylo tzv. Severozápadní nádraží na Poříčí otevřeno. Jeho novorenesanční budova od architekta Karla Schlimpa sestávala z monumentální střední části s dvoranou, jejíž průčelí připomínalo Konstantinův vítězný oblouk v Římě a dosahovalo stejné výšky jako třípatrové krajní budovy jinak přízemních křídel. Za touto neobyčejnou stavbou se však nacházely pouhé tři dopravní koleje pro nástup a výstup cestujících, ostatní provozní náležitosti se odehrávaly v přednádraží vně Negrelliho viaduktu, kde stála výtopna s točnou a vodárnou.⁹¹

Vedle nákladového nádraží na Rohanském ostrově a výše vzpomenutého ostrovního vysočanského nádraží, kde Severozápadní dráze náležela jižní kolejová skupina, pod níž byl vyveden podchod od výpravní budovy do ulice, fungovala od zahájení provozu také stanice Chvaly-Počernice. V roce 1877 bylo otevřeno nádraží v Libni (Libeň dolní nádraží)⁹², roku 1895 pak zastávka Karlín mezi nákladovým a těšnovským nádražím. K. k. privilegierte Österreichische Nordwestbahn, tedy společnost Rakouské severozápadní dráhy, provozovala tuto železnici, dokud nebyla k 1. 1. 1908 zestátněna.

12. Dráha Nusle-Vršovice – Modřany

Popudem ke stavbě poslední z pražských drah, která byla zároveň jedinou drahou místní na současném území hlavního města, byl zákon z roku 1880 o poskytování výhod místním železnicím. Jeho cílem bylo podpořit výstavbu lokálních drah, které by spojily menší, avšak hospodářsky významné oblasti s páteřními železničními tratěmi, pročež nabízel uchazečům o jejich budování značné úlevy při stavbě i provozu, osvobození od poplatků a na třicet let i od daní.⁹³

Napojit velký modřanský cukrovar na železnici, ovšem drahou koněspřežnou, se snažili už v roce 1878 podnikatelé Schön a Wessely, kteří navrhovali vést ji z Chuchle středem zbraslavské silnice do Lahovic a po mostě přes Vltavu, sloužícím i silniční dopravě, do Modřan a dále do Nuslí k Dráze císaře Františka Josefa, což ovšem bylo tehdy zamítnuto.⁹⁴ Modřanští se ale dráhy dočkali už o čtyři roky později díky jiné dvojici podnikatelů, Janu Muzikovi a Karlu Schnabelovi, kteří roku 1881 žádali o udělení koncese ke stavbě několika místních železnic, včetně tratě z Modřan do Nuslí, kterou začali po získání povolení, jež převedli na společně založenou společnost Českých obchodních drah, neprodleně budovat a již v březnu roku 1882, za pouhého půl roku, zde zahájili provoz.

Stavitelé plně využili výhod, poskytovaných zákonem místním drahám, a vybudovali lehkou trať s prudšími sklonovými poměry, oblouky o malém poloměru a jednoduše vybavenými stanicemi, nevyhnuli se ale složitějšímu zářezu ve vrchu Homoli a především tunelu pod výběžkem Bohdaleckého kopce. Dráha vycházela z modřanského nádraží poblíž cukrovaru, pokračovala po pravém

břehu Vltavy k nádraží Braník-Hodkovičky, dále údolím Kunratického potoka do stanice Krč a odtud kolem Michle a zmíněným tunelem pod Bohdaleckým vrchem do Nuslí, kde zpočátku končila v provizorním nádraží nedaleko stanice Nusle-Vršovice, do níž byla zanedlouho zaústěna.

Společnost Českých obchodních drah, kterou po smrti Jana Muziky v roce 1882 ovládla Rakouská společnost státní dráhy, provozovala modřanskou železnici do roku 1885, kdy přešla v rámci výměny pod Rakouskou společností místních drah. V roce 1894 byla trať zestátněna. Rok nato byla zahájena dosti náročná stavba dráhy z Modřan do Čerčan s odbočkou do Dobříše, realizovaná firmou Osvalda Životského a ukončená roku 1900. Úsek mezi Modřany a Dobříší byl zprovozněn v roce 1897, kdy byla také otevřena stanice Zbraslav, stojící na opačném břehu Vltavy proti obci. Poslední, nevelkou změnou, kterou dráha před rokem 1910 prošla, bylo zřízení zastávky v Michli.

Kapitola II.

**Vznik Pražského železničního uzlu, úvahy o
jeho strategické přestavbě a vývoj pražské
železniční sítě do roku 1919**

1. Soukromí provozovatelé drah vs. jednotná strategie plánování Pražského železničního uzlu

„Vývoj železnic u nás je možno rozčlenit do čtyř období, z nichž každé má své zvláštní charakteristiky dopravně politické (především z hlediska financování výstavby), technické, technologické, ekonomické i sociální:

- první údobí soukromokapitalistického železničního podnikání (1824 - 1841)
- výstavba státních drah (1842 - 1854)
- druhé údobí soukromokapitalistického železničního podnikání (1855 - 1880)
- zestátnění železnic a výstavba místních drah.“⁹⁵

Tato periodizace Prof. Josefa Honse je zásadní i pro pochopení postupného vývoje Pražského železničního uzlu od počátečního přivedení jednotlivých tratí do hlavního města přes první úvahy o jejich co nejúčelnějším propojení až po centrálně plánovanou strategii přestavby jedné z nejdůležitějších drážních křižovatek v zemi.

Když již roku 1823 vyslovil František Josef Gerstner myšlenku, že stavba železnic by měla být v rukou státu, nikdo netušil, jakým byl tento vynikající inženýr prorokem. Jeho názor, odražený argumentem, že „železnice - na rozdíl od silnic - není veřejnosti k dispozici k volnému používání, a proto má charakter ryze soukromého podniku,“⁹⁶ byl shledán oprávněným až o několik desetiletí později, aniž by si ovšem kdo na Gerstnera vzpomněl. V prvním období budování železnic se tak stát omezil na udělování privilegií a dohled nad případnými střety zájmů soukromých společností se zájmy státně-hospodářskými.

Avšak postupem času se ukázalo, že úloha státu musí být mnohem zásadnější, neboť soukromému kapitálu záleží logicky na zisku, kterým je determinováno veškeré jeho konání, z čehož jednoduše vyplývá, že se sotva pustí do podniku, který žádný zisk neslibuje, ač z hlediska státu a společnosti je vnímán jako prioritní. To roku 1842 vedlo, jak bylo zmíněno v druhé části předchozí kapitoly, ke vzniku Generálního ředitelství státních drah, jehož prostřednictvím se stát ujal výstavby základní železniční sítě, provoz na jednotlivých tratích však byl nadále odevzdáván do rukou soukromých společností.

Nepříznivá mezinárodní situace Rakouska, s ní spojené značné výlohy a vůbec celkově špatné hospodářské poměry zadlužené monarchie přihrály ale v roce 1854 budování železnic opět privátním společností, velkým finančním seskupením, které nyní mohly díky svému silnému kapitálovému zázemí lépe saturovat potřeby společnosti, na něž státní pokladna nemohla dost dobře reagovat. Koncesní zákon, nastavený tak, aby přilákal silné investory prostřednictvím poskytnuté státní záruky, zajišťující minimální zúročení vložených finančních prostředků, však ve svém důsledku později stát ještě více zatížil.

Po krachu vídeňské burzy roku 1873 a následující těžké hospodářské recesi skončila v Rakousku tzv. „železniční zakladatelská horečka“ a mnoho železničních společností se ocitlo ve velmi špatné situaci, doplácějící tak částečně i na často velmi živelné a spekulativní drážní projekty, orientující se spíše na okamžité než dlouhodobější výnosy. Ač „byla v tomto období vybudována základní kostra naší železniční sítě, a to tempem, na které by stát za tehdejších politických zmatků a špatného hospodaření nebyl stačil,⁹⁷ musel znovu zásadním způsobem zasáhnout do hry, aby jednak kvůli neustálým peněžním injekcím do ztrátových společností sám nevykrvácel, ale také

proto, a to je z našeho hlediska důležitější, aby železniční síť v zemi racionálně dobudoval na základě určitého jednotného strategického plánu, zajišťujícího funkčnost celého systému drah, což konkurenční prostředí soukromých subjektů prostě neumožňuje. V roce 1877 je tedy prostřednictvím tzv. sekvestračního zákona státu dovoleno uvalit nucenou správu na špatně hospodařící společnost. Tato norma se pak stala východiskem pro postupné zestátnění železnic. Do tohoto konceptu dobudování drážní sítě zapadá i druhá norma z tohoto období, na první pohled zdánlivě právě opačná, podporující výstavbu tratí soukromými subjekty: zákon o místních drahách z roku 1880. Díky mnohým úlevám při stavbě a provozu těchto lehkých železnic se snažil podnítit zájemce k výstavbě lokálních tratí, napojujících dosud špatně dostupné oblasti na hlavní železnice.

Velice markantně se nevýhody, plynoucí z různorodosti zájmů soukromých společností, provozujících jednotlivé dráhy, projevíly při přivádění železničních tratí do Hlavního města Prahy. Vyjma nejstarší Severní státní dráhy, budované státem, ale záhy prodané soukromému subjektu, byly zde všechny tratě vystavěny a provozovány privátními společnostmi, jejichž záměry a podnikatelské cíle se buď lišily, nebo, shodovaly-li se, nedovolil konkurenční boj bližší spolupráci.

To se projevilo ve dvou hlavních důsledcích: zaprvé celkovou nekoncepčností a absencí jednotného racionálního plánu, jak pražskou železniční síť optimálně provázat, což byl nedostatek zásadní, zadruhé zbytečným násobením provozního hospodářství v těch nádražích, kde se stýkalo více tratí různých majitelů. Samostatné vlastní nádražní budovy, remízy, sklady, zásobování vodou a vůbec celé zázemí, to vše bylo prostorově velice náročné a v kombinaci s neřízeným rozvojem města, jehož

zástavba železniční stanice rychle obklopila, tak byly možnosti jejich optimalizačních přestaveb v budoucnu velice problematické.

S tímto svízelem úzce souvisí další: růst města, počtu jeho obyvatel a především průmyslové výroby, k němuž sama železnice vydatně přispěla, vedl k obrovskému nárůstu zejména nákladní dopravy, pročež v nádražích doslova nebylo k hnutí. Zahlcení železničních stanic nebylo již možno řešit jejich dalším rozšiřováním, ale pouze racionalizací provozu na nich, tedy prakticky sloučením jeho řízení, jakož i staničních zařízení jednotlivých provozovatelů, hlavně ovšem přijetím jednotné celkové koncepce rozvoje Pražského železničního uzlu, na jejímž základě by bylo možno provést oddělení nákladní dopravy od osobní, což soukromé společnosti nemohly samostatně nikdy vyřešit. Ke společnému hledání východiska z nadále neúnosné situace však chyběl dostatek vůle, a tak jedinou nadějí na zlepšení se ukázalo skutečně pouze postupné zestátňování železničních tratí.

2. První úvahy a první kroky, zestátňování drah a počátky strategického plánování Železničního uzlu Praha

Z předchozích odstavců bylo možno získat poněkud pesimistický dojem ohledně vůle nacházet pokud možno nejlepší varianty vedení jednotlivých, soukromými subjekty budovaných tratí z hlediska celkového pojetí pražské železniční křižovatky. Snahy takové varianty nalézt zde však rozhodně existovaly, a to prakticky již od začátku. Iniciátorem byly především státní úřady, ale byli to také inženýři, kteří železnice projektovali,

kdo se snažil začlenit své projekty do širšího celku. Za takovou snahu lze vlastně považovat už přemítání inženýra Pernera, kam umístit pražské nádraží Severní státní dráhy, aby byly obě její větve, olomoucko-pražská a pražsko-drážďanská, propojeny.

Avšak prvním skutečným úkolem, který v tomto ohledu před projektanty v Praze stál, bylo hledání nejvhodnějšího spojení mezi nádražím České západní dráhy na Smíchově a stanicí Praha Severní státní dráhy, podrobně popsané v předchozí kapitole. Zde poprvé vstupuje do hry o budoucí funkční podobu pražské železniční sítě stát, který stanovil vystavění Spojovací dráhy jako podmínku pro udělení koncese ke stavbě tratě do Plzně. Byla to ale především armáda, kdo měl na celé věci největší zájem. Vojáci již roku 1859 upozorňovali na dva hlavní nedostatky pražských tratí: kromě neexistujícího spojení rozestavěné České západní dráhy s nádražím u Florence to byla také absence přímého spojení drážďanské a olomoucké větve Severní státní dráhy, mezi kterými bylo možno jet pouze úvratí přes jejich pražské nádraží.⁹⁸ Oba problémy byly vyřešeny až na začátku sedmdesátých let 19. století stavbou Karlínského spojovacího viaduktu (1871) a Pražské spojovací dráhy (1872), kteréžto stavby se staly důležitými základními kameny vznikajícího Železničního uzlu Praha, za jehož zrod lze považovat právě otevření Spojovací dráhy, jejímž prostřednictvím byly propojeny všechny stávající i teprve projektované tratě na území Prahy.

K prvnímu propojení dvou drah různých společností ale došlo již čtyři roky před tím, v roce 1868, kdy na základě koncesní podmínky došlo ke státem požadovanému napojení Buštěhradské železnice na Severní státní dráhu v Bubenském nádraží. Stát naopak roku 1873 neuspěl v úsilí přesvědčit Společnost rakouské severozápadní dráhy, aby zaústila svou trať od Lysé nad Labem do nádraží Dráhy císaře Františka Josefa, kde končila i Turnovsko-

kralupsko-pražská dráha, aby tak byl provoz v Praze co nejvíce koncentrován. Státní zásah si vyžádala také složitá situace na nádraží Smíchov, kde se setkávaly tratě hned čtyř železničních společností, vytvářejíce tak komplikovaný a nepřehledný systém, že bylo nutno vybudovat přechodové nákladové nádraží, o němž ministerstvo obchodu rozhodlo roku 1873.⁹⁹ Z popudu téhož ministerstva pak došlo k poslednímu důležitému opatření, jímž končí výčet zásadních racionalizačních zásahů do podoby pražské železniční sítě v období před začátkem postátňování drah, a sice k výstavbě seřaďovacího nádraží ve Vršovicích a spojky mezi ním a stanicí Vyšehrad na Pražské spojovací dráze. Projekt, projednávaný již roku 1873, se dočkal realizace až mezi lety 1880 a 1886.

Všechny výše uvedené zásahy, které měly zlepšit provozní podmínky na pražských tratích, byly velice důležité a vtiskly Pražskému železničnímu uzlu základní podobu, ale z hlediska jeho strategického plánování tvořily teprve předehtu. Jak bylo již zmíněno výše, o jednotném plánu rozvoje sítě drah v Praze se mohlo začít opravdu přemýšlet až poté, co byly jednotlivé dráhy postupně zestátnovány a jejich provozování tak bylo soustředěno v jedné ruce. Proces přebírání železnic státem lze, co se území Prahy týká, rozdělit do dvou etap: první proběhla v 80. a 90. letech 19. století, kdy do rukou státu přešly společnosti kapitálově slabší, druhá následovala v první dekádě století dvacátého, kdy státnímu nátlaku podlehly i společnosti silné a dlouho vzdorující, vyjma dráhy Buštěhradské, zestátněné až v roce 1923. Podívejme se na celou věc podrobněji.

Onu první etapu odstartovalo zestátnění Dráhy císaře Františka Josefa roku 1884, čímž přešla do státního provozu i Pražská spojovací dráha. Ve stejném roce začal stát provozovat i dráhu Pražsko-ductcovskou, zatím na účet společnosti této dráhy,

v roce 1892 byla pak tato železnice zestátněna. Podobně vypadal i osud tratě z Nuslí-Vršovic do Modřan, jejíž provoz převzal stát v roce 1887 na účet společnosti Českých obchodních drah, aby ji roku 1893 plně postátnil. A konečně v roce 1894 byla zestátněna Česká západní dráha, na níž stát plně převzal provoz roku následujícího.

Tímto přešly do rukou státu všechny dráhy v jižní části Prahy, to jest ty tratě, které prostřednictvím Spojovací dráhy (Česká západní a Pražsko-duchcovská), respektive samotného Vinohradského tunelu (Dráha císaře Františka Josefa a dráha Nusle – Modřany) dospívaly do Nádraží císaře Františka Josefa jako do svého přirozeného terminálu. Počátek 90. let 19. století tak je tou skutečnou dobou vzniku tzv. Pražské nádražní otázky, kdy se poprvé otevírá možnost systémovějšího, celkovějšího plánování a optimalizace Pražského železničního uzlu, byť jsou zatím z případné praktické realizace racionalizačních opatření vyloučeny tratě v severní polovině města, ovládané dosud soukromým kapitálem, jejichž zestátnění se však již tuší a tudíž v teoretických řešeních je pro ně prostor.

Do hlavní role se tedy dostává Nádraží císaře Františka Josefa, kam byly kromě původního provozu na trati od Benešova svedeny postupně i vlaky od Duchcova, Modřan a Plzně. V potaz je nutno brát, že tato stanice byla dvojnádražím, neboť sem od severu ústila i Turnovsko-kralupsko-pražská dráha společnosti České severní dráhy. Prvním důležitým opatřením, které tak Císařskokrálovská státní dráha, státní podnik a nový majitel, učinila, aby zabránila nejhoršímu zmatku, bylo převzetí řízení dopravy na celém dvojnádraží, k čemuž došlo roku 1890.¹⁰⁰

Velký nárůst provozu v této stanici záhy implikoval první svou povahou strategický plán úpravy pražské železniční křižovatky: vzhledem ke svému umístění a celkové dispozici bylo

Nádraží císaře Františka Josefa logicky vzato v úvahu coby ústřední osobní železniční stanice pro hlavní město, kam bude svedena i dálková doprava od Drážďan a Olomouce, tedy z tratí Severní státní dráhy, provozované Rakouskou společností státních drah, jakož i od Znojma a Nymburka, to znamená z trati Rakouské severozápadní dráhy, zatímco pražská nádraží těchto společností, stanice Praha Státní a Praha Severozápadní nádraží, budou sloužit dopravě místní.¹⁰¹

To by si dále vyžádalo následující opatření: zaprvé samozřejmě přestavbu a rozšíření Franz-Josefského nádraží, zadruhé vybudování spojek mezi ním a Severní státní drahou,¹⁰² zatřetí vyloučení nákladní dopravy z této stanice a tím pádem vybudování nového nákladového nádraží nebo rozšíření některého stávajícího, nejpřirozeněji stanice Nusle-Vršovice, ale také vystavění spojovacích tratí pro nákladní dopravu od severu.

Zde se poprvé setkáváme s úhelnými kameny budoucích dalších úvah o úpravách Pražského železničního uzlu, a sice s otázkou ústředního nádraží, s problémem nádraží nákladového a pořadacího, které by vyřešilo nejakutnější svízel pražské železniční sítě, tedy přetížení stanic nákladní dopravou, a s ním spojenou otázku spojovací tratě, v kteréžto spojitosti se objevuje úvaha o vystavění takové spojky mezi stanicemi Vršovice a Libeň horní nádraží s pokračováním do Vysočan. Narážíme zde ale také na jeden z největších kamenů úrazu těchto úvah, představovaný přímým spojením mezi Nádražím císaře Františka Josefa a Severní státní drahou, konkrétně její drážďanskou větví, jehož výstavba by byla extrémně náročná díky značnému převýšení na krátké vzdálenosti, drážní i jiné zástavbě na inkriminovaném území a konečně zapeklitým navázáním spojky na Negrelliho viadukt. Tento problém mučil v budoucnu mnoho projektantů, aniž se ho, jak lze již nyní prozradit, kdy podařilo vyřešit.¹⁰³

Z výše popsaného historicky prvního rozsáhlejšího plánu, který měl zlepšit provozní podmínky na pražských tratích, bylo tehdy realizováno jen a pouze rozšíření Nádraží císaře Františka Josefa. Roku 1892 bylo rozšířeno kolejiště, zásadní změnou pak byla výstavba zcela nové nádražní budovy v letech 1902 až 1909 a přestavba a zastřešení nástupišť, takže stanice mohla zvládat mnohem větší zátěž, způsobenou zaústěním zestátněných tratí od jihu. Nelze ale hovořit o přestavbě na centrální osobní stanici.

A právě v době, kdy úprava Nádraží císaře Františka Josefa vrcholila, přišla na řadu zmiňovaná druhá etapa zestátnování drah, které svými tratěmi protínaly pražské území. Týkala se tří velkých společností, jejichž vliv byl, s mírnou nadsázkou dramaticky řečeno, eliminován až třicet let po vydání sekvestračního zákona. Klíčovým datem byl rok 1908, kdy byly zestátněny Česká severní a Rakouská severozápadní dráha, provozované stejnojmennými společnostmi, a Severní státní dráha, provozovaná Rakouskou společností státní dráhy.¹⁰⁴ Všechny společnosti ještě nějaký čas zajišťovaly provoz na svých tratích na účet státu, z nich nejdéle posledně jmenovaná, a to do října roku 1909.

Z původních osmi soukromých společností, provozujících deset tratí, jež byly postupně na dnešní území Hlavního města Prahy přivedeny, tak nebyla zestátněna jediná – Společnost Buštěhradské železnice, která ovládala dvě z pražských tratí, a to původní Buštěhradskou dráhu, vedoucí přes Dejvice do Buben, a její odbočku z Hostivice přes Jinonice na Smíchov, což ovšem byly, z celkového pohledu na pražskou železniční síť vzato, tratě vedlejší. Navíc tato společnost byla ochotna s C. k. státními drahami spolupracovat i v oblasti plánování (a ani jí koneckonců nic jiného nezbývalo). Budiž tedy v závěru této části II. kapitoly konstatováno: provoz v zásadní a podstatné části

Pražského železničního uzlu byl soustředěn v rukou státu. Dveře ke strategickému projektu jeho celkové koncepční úpravy byly otevřeny.

3. Pražská nádražní komise

Za účelem vypracování takového projektu byla roku 1910 zřízena tzv. Pražská nádražní komise se Studijní kanceláří. Na tomto místě je však třeba osvětlit ještě jednu věc: přestože provoz na Pražském železničním uzlu, vyjma tratí Buštěhradské dráhy, byl kontrolován státem, správa jeho jednotlivých tratí nebyla jednotná, nýbrž spadala pod čtyři různá ředitelství. Tato vcelku nepříznivá situace, jeví se na první pohled dosti iracionálně, byla ovšem logickým důsledkem dosavadního vývoje. Dráhy, které převzal stát v posledních dvou dekadách 19. století, byly spravovány pražským ředitelstvím C. k. státních drah. Avšak společnosti, vlastníci zbylé tři pražské tratě, zestátněné roku 1908, provozovaly každá tak rozsáhlou drážní síť, jejíž součástí byly nejvýznamnější železniční tahy, že bylo zpočátku jednodušší ponechat jejich správu v rukou samostatných ředitelství, z nichž ale pouze jedno sídlilo v Praze, a to bývalé České severní dráhy. Ředitelství bývalé Rakouské státní a Rakouské severozápadní dráhy měla svá sídla ve Vídni.

Ministerstvo železnic, zřízené roku 1896, začalo situaci řešit krátce poté, co stát v říjnu roku 1909 plně převzal provoz na poslední ze zestátněných drah. Výnosem z 18. prosince 1909 bylo ředitelství C. k. státních drah v Praze vyzváno, aby se dohodlo s ředitelstvími České severní, Rakouské severozápadní a Rakouské státní dráhy na co nejvhodnější formě navázání styků

ohledně otázek pražské železniční dopravy. Dalším výnosem ze dne 14. května 1910 už ministerstvo problém dezintegrované správy pražských železničních tratí řešilo přímo. Vzhledem k velkému významu pražské drážní otázky byla zřízena Komise pro jednotné projednání záležitostí pražských nádraží, zkráceně Pražská nádražní komise,¹⁰⁵ coby centrální orgán, mající v kompetenci veškeré plánování výstavby a změn v Pražském železničním uzlu. Konkrétními návrhy byla pověřena Studijní kancelář, podřízená přímo pražskému ředitelství státních drah, jehož představitel také samotné komisi předsedal. Vedle zástupců tohoto ředitelství byli členy komise zástupci ředitelství České severní, Rakouské severozápadní a Rakouské státní dráhy, jakož i emisar C. k. generální inspekce rakouských drah.¹⁰⁶

První zasedání komise se konalo 17. června 1910 za předsednictví c. k. dvorního rady Viktora Marka, během následujících sedmi let se pak sešla ještě třiatdvacetkrát, poslední schůzka, o níž existuje záznam, se konala 13. dubna 1917.¹⁰⁷ Základní program úpravy Pražského železničního uzlu byl však formulován již na začátku její činnosti. Tvořilo jej několik zásadních bodů, představujících kostru všech dalších úvah a navazujících na předchozí záměry, které postupně krystalizovaly od 90. let 19. století a byly popsány výše coby první pokus o určité strategické plánování. Byly to body následující:¹⁰⁸

1. Přestavba Nádraží císaře Františka Josefa na ústřední osobní stanici a vybudování přímého spojení do bubenského nádraží. Tedy záměr, se kterým jsme se již setkali a který i nyní počítal s naprosto samozřejmým vyloučením nákladní dopravy z této stanice, ale i se zmiňovaným a velice problematickým přímým spojením severního zhlaví centrálního nádraží s tratí Praha – Drážďany,¹⁰⁹ ovšem na rozdíl od staršího plánu kalkuloval

se zrušením stanic Praha Státní a Praha Severozápadní nádraží, které dle původních představ měly sloužit místní dopravě. Ale kam tedy s ní? Nádraží císaře Františka Josefa by i po vyloučení nákladní dopravy nemohlo svou kapacitou dostačovat, aby pojalo veškerou dopravu dálkovou i místní ze všech tratí, do Prahy přicházejících. Prostor pro jeho rozšíření totiž prakticky neexistoval, a to byl dosti zásadní problém.

A znovu: je reálné a praktické zaústit trať od Buben do Nádraží císaře Františka Josefa? Převýšení mezi ním a Negrelliho viaduktem činí 15 metrů, které by bylo nutno překonat na pouhých cca 600 metrech, což by si vyžádalo stavbu rampy o sklonu 25%, přípustném u místních či horských drah, ale nikoli mezinárodních rychlíkových, jak správně poukazoval Dr. Otakar Kalda, tehdy docent Pražské německé techniky a jeden z hlavních oponentů tohoto návrhu Pražské nádražní komise.¹¹⁰ Kritiků bylo více a zdá se, že jejich nesouhlas s tímto záměrem nebyl neoprávněný.

2. Zřízení druhého vinohradského tunelu. Tento bod velice úzce souvisí s předchozím, neboť bez jeho realizace by byla případná přestavba Nádraží císaře Františka Josefa na centrální osobní stanici už vůbec nemožná. Dosavadní dvoukolejný tunel by nejen svou kapacitou nestačil budoucímu nárůstu provozu, ale znemožňoval by také rozšíření jižního zhlaví ústředního nádraží a tím rozšíření celé stanice, jelikož díky zastavěné mase vinohradského návrší byla v jižní části Nádraží císaře Františka Josefa jakákoli expanze naprosto vyloučena, právě vyjma možnosti ražby dalších tunelů. I zde komise navázala na starší záměry.

Roku 1909 bylo vypracováno stručné zhodnocení tří možných podob budoucího tunelu.¹¹¹ První varianta počítala s přestavbou stávajícího dvoukolejného tunelu na čtyřkolejný. Byla rozhodně prohlášena za neproveditelnou, nehledě na obrovské náklady, odhadované nejméně na 8,9 milionu korun. Alternativa druhá,

považovaná za proveditelnou, navrhovala dosavadní tunel zdvojit, tedy souběžně s ním vést nový, dvoukolejný tubus, jehož ražba by si dle tehdejšího odhadu vyžádala 5,34 milionu korun. Třetí varianta byla nejméně nákladná a z technického hlediska také nejvýhodnější. Šlo o vybudování samostatného dvoukolejného tunelu východně od stávajícího a na něm směrově nezávislého, přičemž náklady se měly pohybovat kolem 4,77 milionu korun. Tato možnost byla později vzata za základ dalších úvah o ražbě druhého vinohradského tunelu.

3. Výstavba seřadovacího nádraží v prostoru Vršovic, spojovací tratě odtud do stanic Libeň horní nádraží a Vysočany a vyvedení odbočné tratě z této spojky do Běchovic. Do třetice, i v tomto případě bylo navázáno na starší plány, které reagovaly na zamýšlenou přestavbu Nádraží císaře Františka Josefa na ústřední osobní stanici, vyžadující vyloučení nákladní přepravy z tohoto prostoru a tudíž vybudování specializovaného seřadovacího nákladového nádraží, které by ulevilo nejen budoucí centrální stanici, ale i ostatním dosti přetíženým nádražím.

Jako vhodná lokalita pro zřízení takového nádraží se od počátku, tedy od 90. let 19. století, jevila rozsáhlá plocha severovýchodně od vrchu Bohdalce, nedaleko před stávající, nevyhovující již nákladovou a pořádací stanicí Nusle-Vršovice. Problém svedení nákladní dopravy z tratí od severu a východu do tohoto prostoru měl být řešen právě vystavěním spojovací dráhy z libeňského nádraží bývalé Severní státní dráhy, jakož i vybudováním spojky mezi Libní a stanicí Vysočany, což by umožnilo plynulou jízdu nákladních souprav od Buben, z dráhy turnovské i Severozápadní. Odbočka ze spojovací tratě Libeň - Vršovice, vedená do Běchovic, by pak do seřadovacího nádraží přivedla vlaky ze směru od Olomouce.

Nepočítáme-li rozšíření Nádraží císaře Františka Josefa v letech 1902 – 1909, které ovšem nebylo zdaleka zamýšlenou přestavbou na centrální stanici, byl záměr výstavby seřadovacího nádraží a spojovací dráhy ze všech plánů na úpravu pražské železniční sítě z přelomu 19. a 20. století dotažen nejdál. Byl totiž schválen ministrem železnic, byl k němu vypracován i podrobný projekt, projednaný pochozími komisemi v letech 1909 a 1910, a byly podniknuty i první kroky k jeho realizaci, a to ještě před vznikem Pražské nádražní komise. Ale to už je téma, kterým se zabývá následující část této kapitoly.

4. Vybudování centrálního nákladového a překládového nádraží na Rohanském ostrově. I tento projekt úzce souvisel s plánovaným vyloučením nákladní přepravy z Nádraží císaře Františka Josefa. Počítal s přestavbou dosavadního nákladového nádraží bývalé Rakouské severozápadní dráhy a vybudováním spojky ke stanici v Bubnech, která by umožnila přímou jízdu vlaků od Děčína a z tratě Buštěhradské dráhy, a spojky ke stanici Libeň horní nádraží na pražsko-olomoucké dráze.

V roce 1914 byly k úvaze předloženy dvě varianty, jak by mohlo být ústřední nákladové nádraží uspořádáno. První plánovala jeho rozdělení na dvě základní části, z nichž první by byla přímo na Rohanském ostrově a obsluhovala by nákladní provoz z tratí bývalých drah Františka Josefa, Severozápadní a České severní, druhá část by se rozkládala v prostoru Invalidovny a sloužila by provozu na bývalé dráze Severní státní a vlakům z trati Buštěhradské železnice, tedy od Dejvic.¹¹² Alternativou bylo zřízení nákladového nádraží na Rohanském ostrově a seřadovacího nádraží na Maninách, kteréžto území by bylo získáno přeložením toku Vltavy. Tato zařízení by byla dále doplněna rozšířením obou libeňských nádraží a stanice v Bubnech.¹¹³

Projekt ústředního nákladového nádraží na Rohanském ostrově byl v několika ohledech dosti problematický. Inkriminované území svou rozlohou takovému záměru nedostačovalo a získávání dalšího prostoru překládáním toku Vltavy zdá se být dosti dobrodružným nápadem. Také další rozvoz zboží po území města by byl z tohoto místa komplikovaný, složitá by ale byla především komunikace se seřadovacím nádražím ve Vršovicích.¹¹⁴ Konečně nikterak jednoduchá by byla výstavba spojky mezi nákladovým nádražím a bubenskou stanicí, vyžadující přemostění Vltavy obloukem.

5. Zřízení odstavného nádraží v Libni. Toto nádraží bylo naplánováno do prostoru mezi Krejcárkem a Sluncovou a mělo sloužit jako zázemí centrální osobní stanice, tzn. Nádraží císaře Františka Josefa, kde by byly nejen odstaveny, ale též formovány a udržovány soupravy osobních vlaků. Byl to záměr dosti důležitý, jelikož to vše bylo dosud prováděno přímo v pražských železničních stanicích, což se sebou přinášelo obtíže. Byla to roztříštěnost těchto úkonů, které bylo zapotřebí centralizovat, především jimi ale byla jednotlivá nádraží příliš zatěžována. V budoucím ústředním nádraží, jehož možnosti rozšíření byly minimální, nemohlo být o posunu, údržbě, natož o deponování souprav ani řeči.

Tím výčet stěžejních bodů strategického plánu na úpravu Pražského železničního uzlu, formulovaných Pražskou nádražní komisí, končí. Je ale třeba zmínit se ještě o dalších dvou úvahách, kterými se zabývala její Studijní kancelář. Ta první je důležitá z hlediska dalších plánů přestavby a výstavby pražské železniční sítě. Jde o otázku pražských seřadovacích nádraží. V roce 1917 byli totiž projektanté na pochybách, zda rozestavěné seřadovací nádraží ve Vršovicích bude svou kapacitou dostačovat, hlavně však bude-li svým umístěním jako centrální seřadovací nádraží vyhovovat veškerému provozu na pražských tratích. Vedle

této varianty, to jest Vršovic jako ústředního pořádacího nádraží, vypracovali ještě další dvě.

Především to byl projekt seřadovacího nádraží v Kyjích, které se mělo rozkládat mezi stanicí Chvaly-Počernice na Severozápadní dráze a kilometrem 400,9 Severní státní dráhy, tzn. východně od nedalekého Kyjského rybníka. Na tuto dráhu by navazovala prostřednictvím spojky vyvedené směrem ke stanici Běchovice, na opačnou stranu by byla vedena spojka ústící rozvětveně do stavěné tratě Vršovice - Libeň a umožňující přímou jízdu do obou těchto nádraží. Ze severního zhlaví kyjského pořádacího nádraží by byly vedeny spojky do zmíněné stanice Chvaly-Počernice, ale také do satalického nádraží na kralupsko-pražské dráze. Kyjské nádraží by obstarávalo nákladní provoz ze Severní státní, Severozápadní a České severní dráhy, zatímco vršovické z těch ostatních, do Prahy ústících železnic. To byl velice ambiciózní projekt, na rozdíl od druhého alternativního řešení, které počítalo s pouhým doplněním vršovického nádraží v podobě rozšíření nákladových částí stanic Vysočany a Libeň horní nádraží. Obě varianty pak počítaly s pořádací částí nákladového nádraží na Rohanském ostrově.¹¹⁵

Druhá úvaha z dílny Studijní kanceláře Pražské nádražní komise je spíše kuriozitou, avšak svým způsobem ilustruje jistou křečovitost v projekční činnosti tohoto orgánu. Jedná se o plán odstavného nádraží pro centrální osobní Nádraží císaře Františka Josefa z roku 1914, které mělo vzniknout v trianglu mezi traťovými úseky centrální nádraží - Bubny a Libeň horní nádraží - Bubny, tedy v místech dnešního autobusového terminálu Na Florenci a Trocnovské ulice. Logicky se počítalo se zrušením Státního nádraží, ale také Hrabovské spojky. Tu měl nahradit vysoký viadukt, po němž měla dvoukolejná trať z ústředního nádraží dospět k severnímu úbočí Vítkova a postupně se napojit

na trať z Buben do Libně. Tento viadukt tvořil třetí stranu zmíněného trianglu, ve kterém bylo vyprojektováno odstavné nádraží o jednom zhlaví, ústícím do trati Bubny – Libeň.

Z Nádraží císaře Františka Josefa by vedla v horní části čtyř, ve spodní části osmikolejná spojka, napojená na samé zhlaví odstavného nádraží, odkud teprve úvratí by bylo možno soupravu v něm deponovat, a to pouze deponovat, neboť jiná manipulace nepřicházela v úvahu díky tomu, že odstavné koleje slepě končily pod rampou tratě z ústředního nádraží do Buben. Sama spojka by vzhledem k převýšení měla takový sklon, že celý plán budí spíše úsměv.¹¹⁶

Činnost Pražské nádražní komise a Studijní kanceláře vzbudila ve své době živou odbornou diskusi. Objevovalo se mnoho alternativních návrhů, jak situaci pražské železniční křižovatky řešit, otázka byla předmětem zájmu zejména německého pražského denního tisku. Kritiku v řadách odborníků, jejichž názory je třeba brát vážně, vyvolaly jak jednotlivé body programu drážní výstavby, tak jeho celkové pojetí. Sporné byly především projekty centrálního osobního nádraží a ústředního nádraží nákladového, naopak záměr ražby druhého vinohradského tunelu či potřeba vybudování odstavného nádraží v Libni byly všeobecně přijímány.

Důležitá je ale hlavně kritika celkové koncepce úprav Pražského železničního uzlu. Komisi bylo vytýkáno, že její program řeší pouze problémy současné, že její výhled do budoucnosti je omezený a nebere v potaz budoucí růst města a jeho potřeb. Opatření, která byla komisí přijata, se tak mnohým jevila jako partikulární a nedostatečná až provizorní. Podle nich bylo zapotřebí pojmout celou záležitost mnohem komplexněji.

Závěrem je možno říci, že práce Pražské železniční komise rozhodně nebyla marná. Do její činnosti však zasáhla 1. světová

válka. Přestože i během ní se komise scházela a ve Studijní kanceláři vznikaly další plány, nebylo v této složité době možné pohnout s nimi z papíru do terénu. Program přestavby a výstavby železniční sítě v Praze zůstal neschválen a neproveden. „Než i tak měly vypracované projekty cenu jisté základny a sebraného cenného materiálu, za pomoci kterého mohlo po převratu býti hned přikročeno ku velikorysejšímu jednotnému řešení pražské nádražní otázky jak co do celkových potřeb pražské dopravy železniční, tak i se zřetelem na význam Prahy, jako nového pokrokového státu, jehož hustá síť železniční měla zde získati své nervové ústředí.¹¹⁷ [Pravopis a interpunkce neupraveny. Pozn. aut.] Jak se ale později přesvědčíme, nic se nemá přehánět.

4. Vývoj Pražského železničního uzlu v letech 1910 – 1919

V tomto období byla pražská železniční síť doplněna o dvě velmi významné části, a sice seřaďovací nádraží ve Vršovicích a spojovací dráhu mezi ním a stanicí Libeň horní nádraží. Jak bylo zmíněno výše, absence specializovaného seřaďovacího nádraží byla v Praze nemile pociťována již koncem 19. století, kdy zahlcení pražských nádraží nákladními vozy překračovalo již únosnou mez. V souvislosti s plány přestavby Nádraží císaře Františka Josefa na ústřední osobní stanici s vyloučením nákladního provozu byly již podniknuty první praktické kroky.

Byl vypracován projekt, projednaný pochozími komise v roce 1909 a následujícím, roku 1911 pak byla výstavba seřaďovacího nádraží schválena ministrem železnic.¹¹⁸ Na ploše dlouhé přes čtyři kilometry, prostírající se od rotund výtopny stanice

Nusle-Vršovice až ke Starým Strašnicím a Hostivaři a umožňující díky sklonu cca 9% gravitační posun, byla navržena zatím nejrozsáhlejší drážní stavba na území dnešní Prahy, jež měla sestávat s několika prakticky samostatných částí.¹¹⁹ Nejzápadněji to bylo odjezdové nádraží, kolejově napojené na stanici Nusle-Vršovice a odbočkou Železný most na běžnou trať směrem do stanice Hostivař. Následovalo vlastní seřaďovací nádraží a nejvýchodněji bylo položeno nádraží vjezdové se svážnými pahrbky, spojené s běžnou tratí v odbočce Záběhlíce.¹²⁰ Do něho měla rovněž zaústit spojovací dráha od Libně.

Prvních osm pracovních kolejí bylo sice položeno již roku 1909, ale až v květnu roku 1914, těsně před začátkem světové války, se začalo stavět opravdu. Byly přeloženy dva úseky tratě mezi stanicemi Vršovice-Nusle¹²¹ a Hostivař, upraven železniční spodek a řešena mimoúrovňová křížení s městskými komunikacemi, která byla díky šířce nádraží velmi komplikovaná.¹²² Světová válka stavbu stěžovala a v době vzniku samostatné Československé republiky stále ještě nebyla dokončena, ale na samém konci roku 1919 bylo seřaďovací nádraží ve své základní podobě dáno do provozu, ač dokončovací práce trvaly ještě delší dobu.

Úvahy o umístění seřaďovacího nádraží do prostoru Vršovic a Strašnic postavily projektanty před problém, jak do tohoto nádraží přivést nákladní dopravu ze Severní státní, České severní a Severozápadní dráhy. Zde přišel ke slovu plán spojovací tratě mezi stanicemi Libeň horní nádraží a Nusle-Vršovice, který byl, zdá se, staršího data, než projekt vršovického seřaďovacího nádraží. Původně měla zamýšlená spojka zřejmě umožnit jízdu nákladních vlaků ze Severní státní dráhy do pořádacího a nákladového nádraží Nusle-Vršovice a do Nádraží císaře Františka Josefa a vyloučit tak jízdu vlaků od Buben úvratí přes Hrabovskou spojku. Vyplývá to alespoň z článku v

pražském Věstníku, který se zmiňuje o výzvě Generálního ředitelství státních drah ředitelství pražskému, „aby se vysloвило o důležitosti a nutnosti spojovací dráhy mezi Libní a Nuslemi za příčinou převádění vlaků, pojíždějících na trati spol. státní dráhy do Prahy, přímo na nádraží císaře Františka Josefa,“¹²³ datované rokem 1895.

Každopádně projekt byl vypracován zřejmě až v souvislosti s plány na výstavbu vršovického seřaďovacího nádraží. Roku 1913 byl tento projekt předmětem politické pochůzky a záhy bylo vypsáno i výběrové řízení na stavbu, v důsledku vypuknutí světové války však zrušené. Ovšem stejně jako v případě Pražské spojovací dráhy, na jejíž vybudování vyvíjela tlak armáda po prohraném konfliktu s Pruskem roku 1866, i teď se stala podnětem pro zahájení prací na spojnici Libeň – Vršovice válka, neboť tato trať by vojsku výrazně pomohla, umožňujíc hladší průjezdy transportů Prahou.

Stavba byla tedy spěšně svěřena inženýru Vlčkovi z Vinohrad a ještě na podzim roku 1914 zahájena. Ze stanice Libeň byla trať vyvedena samostatnou kolejí paralelně se Severní státní drahou, od níž se odloučila těsně před zastávkou Hloubětín a přes údolí Rokytky dospěla k vrchu Tábor, v němž byl proražen tunel. Odtud již bez výraznějších překážek v cestě pokračovala přes Malešice ke Starým Strašnicím, kde se mimoúrovňově křížila s drahou do Benešova, a zaústila do vjezdové skupiny seřaďovacího nádraží Vršovice. Trať byla budována jako dvoukolejná, ale zatím byla pokládána pouze kolej jediná.

Postup stavebních prací výrazně zpomalovala především ražba tunelu pod vrchem Tábor v mimořádně nepříznivých geologických podmínkách, jakož i neustálý odliv pracovních sil v důsledku světové války. Celá stavba tak byla dokončena až po jejím skončení, kdy už rakousko-uherské armádě mnoho nepomohla, na

rozdíl od železniční dopravy v hlavním městě samostatného Československa. Spojovací dráha s výhybnou v Malešicích byla uvedena do provozu v červnu roku 1919.¹²⁴

Na stávajících tratích Pražského železničního uzlu došlo mezi lety 1910 a 1919 ke změnám až na samém konci tohoto období,

Kapitola III.

Strategické plánování úprav Pražského železničního uzlu a jeho vývoj v letech 1919 - 1939

1. Generelní plán

Po vzniku Československé republiky v roce 1918 získala Praha na významu jakožto hlavní město suverénního státu. Tím se stala otázka dalšího rozvoje pražské železniční křižovatky ještě naléhavější a důležitější, než tomu bylo za Rakousko-uherské monarchie, kdy byla sice jedním z klíčových uzlů v Čechách, z celostátního hlediska však přece jen provinčním. Nyní se situace změnila a Praha se stala centrem samostatné republiky nejen z hlediska politického, ale i dopravního. A protože slovo „dopravní“ v té době prakticky znamenalo totéž co termín „železniční,“ je nasnadě, že problém Pražského železničního uzlu byl opravdu na pořadu dne.

Z tohoto důvodu byla záhy po vyhlášení nezávislosti znovu obnovena činnost Studijní kanceláře a nově ustavena Pražská nádražní komise. V prvních dvou letech po nabytí státní samostatnosti byla ale aktivně činná pouze kancelář, kde pod vedením inženýra Kuglera, jejího přednosty, vznikala pro jednání komise nezbytný „konkrétní podklad vypracováním alespoň jednoho generelního projektu pro rekonstrukci a výstavbu pražských nádraží, ve kterém z jednotného stanoviska a všeobecně projednává se řešení pražské nádražní otázky jako řešení souvislého a nerozlučitelného organického celku.“¹²⁵

Tzv. Generelní plán, vyvinutý v letech 1919 a 1920, se tedy stal základem a východiskem veškerých dalších diskusí a úvah o co možná nejvýhodnějším vývoji Pražského železničního uzlu. Při jeho vypracování bylo v mnohém využito poznatků a návrhů vzešlých z práce Studijní kanceláře a Pražské nádražní komise v letech 1910 až 1917. Vzhledem k nedostatku času, velkému

rozsahu zpracovávaného problému a s přihlédnutím k tomu, že jde o podklad k další práci, nebyly vypracovány žádné další varianty. Naopak, Generelní plán měl být podnětem ke vzniku alternativních návrhů na úpravu železniční sítě v metropoli, jejichž posouzením a porovnáním měla potom nádražní komise dojít k optimálnímu řešení otázky Železničního uzlu Praha.

Jádrem celého projektu byl záměr odloučit nákladní dopravu od osobní na území širší Prahy, uvnitř města pak oddělit osobní dopravu dálkovou a místní. Jako ústřední stanice pro dálkovou osobní dopravu bylo určeno Wilsonovo nádraží, odkud tato měla jednotlivými směry vycházet po jí zvláště určených dvoukolejných tratích, většinou paralelních se stávajícími drahami. Koleje, rezervované pro dálkové osobní vlaky, měly být položeny mezi Wilsonovým nádražím a stanicí Vysočany pro směr Turnov a Lysá nad Labem, mezi Wilsonovým nádražím a zastávkou Hloubětín pro směr Kolín, mezi nádražím v Bubnech a stanicí Bubeneč pro vlaky směrem na Drážďany a mezi stanicemi Vršovice a Hostivař pro soupravy směrem na Benešov. Opět se počítalo s problematickým přímým spojením Wilsonova nádraží a stanicí Bubny.

Dálková doprava ve směru na Plzeň, Cheb a Most by byla vedena zcela nově po jí vyhrazené trati do stanice Krč, propojené dále prostřednictvím nově vybudovaných spojovacích drah a mostů přes Vltavu se stanicemi v Radotíně a v Jinonicích, přičemž z jinonického nádraží by dálková trať pokračovala až do Hostovic. Pro dálkovou dopravu měl být určen stávající vinohradský tunel. Z obvodových stanic širší Prahy by již místní i dálkové spoje používaly společných tratí, všem osobním vlakům společně měl sloužit také Negrelliho viadukt.

Místní a předměstské dopravě by bylo vyhrazeno Masarykovo nádraží, zvýšené oproti tehdejšímu stavu o šest metrů nad úroveň ulice. Místní doprava od jihu a jihozápadu, tedy z tratí Praha -

Benešov, Praha – Dobříš a Praha – Zdice, ale také od Slaného, by ovšem byla zaústěna do nádraží Wilsonova, v jehož severovýchodní části by pro ni byl zřízen zvláštní terminál. Pro místní vlaky z něj vycházející by byl vybudován druhý vinohradský tunel, a to téměř souběžně se stávajícím. Projekt pak počítal na jižní straně tunelových portálů s mimoúrovňovým křížením místních a dálkových tratí, leč představit si realizaci tohoto záměru je skutečně velice náročné. Čistě z říše fantazie pak byl plán přímého spojení mezi místními nádražími Wilsonovým a Masarykovým prostřednictvím tunelu pod Žižkovem. Naopak jednoduše proveditelný byl návrh na zrušení Denisova nádraží, který se v projektech úprav pražské železniční křižovatky vyskytoval pravidelně.

Na trati Buštěhradské dráhy, tedy z Buben přes Dejvice do Hostovic, na trati Praha – Modřany – Dobříš a na Pražské spojovací dráze mezi Wilsonovým nádražím a Smíchovem se počítalo pouze s místní dopravou. Pro ni měla být uzpůsobena také některá předměstská nádraží coby koncové stanice vybraných předměstských vlaků. Pro obě ústřední osobní nádraží, tedy Masarykovo a Wilsonovo, bylo projektováno odstavné nádraží v Libni pro tvoření vlakových souprav, jejich údržbu a deponování, jehož návrh koresponduje s úmysly původní Pražské nádražní komise z doby před světovou válkou. Mělo být umístěno na stejném místě, tedy v prostoru mezi Krejčárkem a Sluncovou a jeho součástí měl být rozsáhlý areál topíren pro lokomotivy osobních vlaků v náhradu za zrušené topírny na Wilsonově a Masarykově nádraží.¹²⁶

Zvláštní nádraží bylo naplánováno pro tzv. rychlozboží¹²⁷ a poštu. Mělo se skládat ze dvou samostatných nákladišť, pro rychlozboží v místech dnešního autobusového nádraží na Florenci a pro ústřední poštu bezprostředně vedle, pod rampou spojky

Wilsonovo nádraží - Bubny, dále ze společné vjezdové a výjezdové skupiny podél běžné tratě z Masarykova nádraží do Libně pod severními svahy vrchu Žižkova a konečně ze společného pořádacího nádraží na jihovýchodním okraji Karlína.¹²⁸

Co se týká nákladní dopravy, požadoval Generelní plán kromě jejího vyloučení z ústředních nádraží a oddělení od dopravy osobní také rozdělení služby nákladové od služby pro pořádání vlaků. Centrální nákladové nádraží bylo projektováno do prostoru Rohanského ostrova, Manin a Libeňského ostrova. I v tomto případě bylo navázáno na starší záměry původní Pražské nádražní komise, ale oproti nim byl nový plán mnohem velkorysejší, dá se říci až bombastický. Přeložením koryta Vltavy mělo být na jejím pravém břehu získáno rozsáhlé území, táhnoucí se od Negrelliho viaduktu až po špičku Libeňského ostrova, na němž měla stát veškerá potřebná zařízení ústředního nákladového nádraží a rovněž zařízení přístavní, neboť celý areál byl pojat jako společný terminál vodní a železniční dopravy.¹²⁹

Nejzápadněji a tedy nejblíže centru města bylo plánováno nádraží pro kusové zboží, nad ním, blíže k toku řeky, ústila do rozsáhlého kolejiště spojka od stanice Bubny, vedená ostrým obloukem přes ostrov Štvanice. Následovalo rozlehlé nádraží pro hromadné zboží s přilehlým přístavem, dále zaústění spojovacích drah k tratím do Vysočan a Libně horního nádraží, v místech poblíž Palmovky se pak měl nacházet velký přístav celní. Na Libeňském ostrově se rozkládalo uhelné nádraží a přístav, největší to součást celého areálu centrálního nákladového nádraží, a konečně v samé špičce ostrova desinfekční stanice nákladních vozů.¹³⁰ Obětí celého záměru by byla stanice Libeň dolní nádraží.

Realizace tohoto velice ambiciózního plánu by si vyžádala obrovské výdaje. Samotná regulace toku Vltavy a vybudování

kanálů do jednotlivých přístavů by obnášely zemní práce netušeného rozsahu. Velkou nevýhodou byl poměr délky a šířky území, na němž mělo ústřední nákladové nádraží stát, vyžadující situování veškerých zařízení v řadě za sebou. Díky tomu by bylo dosažení některých nákladišť, zejména těch uhelných, možné jen prostřednictvím neúměrného počtu úvratových jízd. Kromě výhrad k rozsahu území a neuvěřitelnému objemu jeho potřebných úprav přetrvaly i další, které se objevily již před světovou válkou v souvislosti s původním návrhem tehdejší komise, a to námitky ohledně složité obsluhy nákladového nádraží z nádraží seřaďovacího ve Vršovicích a také ohledně komplikovaných podmínek pro další rozvoz zboží po městě.

Této poslední výtce čelil Generelní plán projektem nákladového nádraží Horní Stromka. Poprvé se zde setkáváme se záměrem výstavby nákladového nádraží na pláních nad Žižkovem, sloužícího v tomto případě pro zásobování Vinohrad, Žižkova, části Vršovic a Strašnic, jejichž obsluha z nádraží na Rohanském ostrově či například z nádraží ve Vršovicích by byla díky prudkým stoupáním dosti problematická. Spojovací trať k tomuto nákladovému nádraží by vycházela z dráhy Vršovice – Libeň severně od výhybny Malešice. V trianglu, tvořeném rozvětvením spojky od nádraží Horní Stromka do směrů k Vršovicím a Libni a samotnou drahou Vršovice – Libeň, bylo naplánováno nákladové nádraží Malešice, které mělo v budoucnu obsluhovat oblast Malešic, Hrdlořez a dalších obcí, s jejichž rozvojem se počítalo.¹³¹

Stejně tak podnítily úvahy o budoucích potřebách rostoucího města plány na rozšíření nákladových zařízení předměstských stanic. V Libni tak mělo vyrůst zcela nové nákladové nádraží dále ve směru na Kolín, přiléhající ze severu k běžné trati těsně před zastávkou Hloubětín. Stejně tak se počítalo

s výstavbou odděleného nákladového nádraží ve Vysočanech, a to východně od stávající stanice ve směru na Chvaly. Mezi oběma zmíněnými nákladovými nádražími v Libni a Vysočanech byla plánována spojovací dráha, vedená místy budoucí sítě vleček do podniků ČKD a nahrazující tak plánovanou, ale zatím nerealizovanou spojku mezi stávajícími stanicemi Libeň horní nádraží a Vysočany v oblasti Balabenky. Třetí důležitou stanicí v tomto ohledu byl Smíchov, kde mělo dojít ke sloučení nádraží státního se stanicí Buštěhradské železnice, jejíž kolejiště by bylo vhodně upraveno na nákladovou část.¹³²

Generelní plán dále konstatoval, že dokončované seřaďovací nádraží ve Vršovicích není možné upravit na ústřední pořádací nádraží pro celou oblast širší Prahy z finančních, stavebních, hlavně ale provozních důvodů, pročež se vrací k projektu druhého pořádacího nádraží v Kyjích z roku 1917. Na vršovickém seřadišti by se soustředila nákladní doprava z tratí od Benešova a Plzně a z Pražsko-duckcovské a Buštěhradské dráhy, v Kyjích pak z tratí od Kolína, Lysé nad Labem, Bakova a Kralup nad Vltavou.¹³³

Seřaďovací nádraží Kyje by bylo orientováno jihozápado-severovýchodně a vystavěno na místě ještě dnes nezastavěné plochy mezi Kyjským rybníkem a rybníky u Hostavic a v prostoru dnešního sídliště Černý Most. Ze stanice Chvala-Počernice na dráze Praha - Lysá nad Labem by se směrem k Vysočanům oddělovala z běžné tratě spojka, která po přibližně pěti stech metrech tuto trať přemostuje, v kterémžto momentu se setkává se spojovací tratí od stanice Satalice na pražsko-turnovské dráze. Obě spojky záhy po přemostění dráhy Praha - Lysá ústí do vjezdové skupiny, na níž dále navazuje velice rozsáhlá skupina směrová a o něco dále jižněji centrální překladiště kusového zboží pro celou širší Prahu. Za směrovou skupinou následují lokomotivní koleje, ústící do rozlehlé topírny a uhelného nádraží pro lokomotivy

nákladních vlaků, a čtyři skupiny kolejí staničních, ústících konečně do výjezdové skupiny.¹³⁴

Těsně za jejím jižním zhlavím překračují koleje z kyjského pořadacího nádraží dráhu Praha – Kolín a rozvětvují se do složité soustavy spojovacích tratí. Jedna ze spojek je vedena za běchovické zhlaví zastávky Dolní Počernice, kde ústí do běžné trati. Další dvě spojky vedou k západu, kde se v úseku mezi Rokytkou a vrchem Tábor napojují na spojovací dráhu Vršovice – Libeň, umožňující tak jízdu jedním i druhým směrem. Ve společné soustavě s nimi měla být vybudována také odbočka od spojovací dráhy z Vršovic do Libně směrem k Běchovicím, jak bylo zamýšleno už ve starších projektech.¹³⁵ V souhře se spojkami Libeň nákladové nádraží – Vysočany nákladové nádraží, Libeň – Maniny – Bubny a nákladní tratě Vršovice – Hostivař tak bylo zamezeno protínání se nákladní a osobní dopravy a umožněno odvést průběžnou nákladní dopravu z centra Prahy.¹³⁶ Nákladní vlaky by společně s dálkovou osobní dopravou využívaly rovněž spojovací dráhy Krč – Radotín a Krč – Jinonice.

2. Dispoziční plán železniční¹³⁷

Generelní plán se tedy stal základem pro veškerou další práci Pražské nádražní komise a její Studijní kanceláře, ale nejen jejich. Na tomto místě je třeba alespoň zhruba nastínit, které úřady a orgány byly po vzniku samostatné Československé republiky v záležitostech Pražského železničního uzlu kompetentní a co bylo v tomto ohledu náplní jejich činnosti. Rozhodující slovo ve správě státních drah mělo samozřejmě ministerstvo železnic. Správa drah v oblasti širší Prahy byla

pak rozdělena mezi Ředitelství státních drah Praha – Sever a Ředitelství státních drah Praha – Jih, přičemž druhé jmenované neslo hlavní tíhu při spravování pražských tratí a řešení otázek s nimi spojených, neboť pod jeho pravomoc spadala větší část území hlavního města a jeho okolí.

Druhá Pražská nádražní komise byla ustavena coby „poradní sbor čsl. ministerstva železnic v záležitostech pražské nádražní otázky“¹³⁸ a jejími členy byli zástupci těchto úřadů a organizací: ministerstev financí, národní obrany a obchodu, ministerstva pošt a telegrafů, a to jeho administrativního a technického odboru, ministerstva veřejných prací, ministerstva vnitra a samozřejmě ministerstva železnic, jehož úředníci z jednotlivých dotčených odborů tvořili většinu komise. Své zástupce do ní dále vysílaly: stavební odbor Ústřední správní komise pro sjednocenou obec pražskou, Obchodní a živnostenská komora, Inženýrská komora, České i Německé vysoké učení technické, Národohospodářský ústav při České akademii pro vědy, slovesnost a umění a Masarykova Akademie Práce. Zbylými členy komise byli představitelé Ředitelství státních drah, Výhradně privilegované Buštěhradské železnice, která byla ovšem roku 1923 zestátněna, Studijní kanceláře a konečně také Státní regulační komise pro Prahu a okolí.¹³⁹

A právě poslední zmíněná Státní regulační komise hrála v otázce pražské železniční sítě velice důležitou roli. Byla zřízena zákonem ze dne 5. února 1920, čís. 88 Sb. z. a n., „aby zaručen byl jednotný stavební rozvoj Prahy a okolí.“¹⁴⁰ Jejím úkolem bylo především zhotovit přehledný regulační a zastavovací plán území Prahy a blízkého okolí, v němž budou „rozřešeny základní podmínky stavebního rozvoje“¹⁴¹ daného území. Přímou pražské drážní sítě se týkala dvě zákonná ustanovení citovaného zákona. Dle § 4 měla Státní regulační komise „právo ve všech

odborných otázkách podle volného uvážení přibrati ku poradám zvláštní znalce neb komise s hlasem poradním,¹⁴² ale v otázkách železničních byla povinna takový záměr předem konzultovat s ministerstvem železnic, z čehož je patrné, jak zásadní tyto otázky byly. Technické práce, které byly pro činnost regulační komise nutné, měla ohledně drážních záležitostí vypracovat Studijní kancelář Pražské nádražní komise.¹⁴³

Praxe při dalším plánování vývoje Pražského železničního uzlu tedy byla tato: na základě podnětů ze strany Pražské nádražní komise pracovala Studijní kancelář, která byla ve služebním poměru vůči Ředitelství státních drah Praha – Jih, na konkrétních návrzích řešení pražské nádražní otázky, které měla zároveň sladit se Státní regulační komisí připravovaným zastavovacím plánem Prahy. Stěžejní osa spolupráce ohledně drážních záležitostí v Praze tedy vypadala takto: nádražní komise – Studijní kancelář – regulační komise. Ta popřípadě jednala rovnou s Ředitelstvím státních drah Praha – Jih, eventuelně Praha – Sever. Ministerstvo železnic zasahovalo do předběžných jednání pouze na žádost regulační komise či příslušného ředitelství drah, především však schvalovalo sjednané předběžné dohody, obsahující návrhy na úpravy pražské železniční sítě.¹⁴⁴

Všechny zainteresované úřady a orgány dospěly na společné půdě Pražské nádražní komise, která se poprvé sešla 27. května 1921, záhy k přesvědčení, že především s ohledem na budoucí rozvoj Prahy je Generelní plán nutno podrobně revidovat a budoucí výstavbu Pražského železničního uzlu dostatečně sladit s předvídanými potřebami rostoucí metropole. Výsledkem několikaletého snažení byl tzv. Dispoziční plán železniční, vypracovaný Studijní kanceláří pod vedením jejího přednosty, inženýra Miroslava Chlumeckého, a schválený posudkem dle výnosu

ministerstva železnic ze dne 7. prosince 1926 jako „vhodný podklad k dalšímu jednání o něm v jeho souvislosti s řešeným regulačním a zastavovacím plánem hlav. města, a rovněž za způsobilou základnu pro postupné vypracování jednotlivých generelních resp. podrobných projektů, jak jich bude třeba podle vývoje potřeb železničních.“¹⁴⁵

Ona poslední věta citované pasáže je dosti důležitá, neboť vystihuje, jak bylo řešení pražské nádražní otázky v Dispozičním plánu pojato. Bylo totiž pojato více než velkoryse. Projekt počítal s mohutným rozvojem Prahy ve výhledu na mnoho desetiletí dopředu a tomu byla přizpůsobena i plánovaná velice smělá výstavba Pražského železničního uzlu, jehož jednotlivé části měly být postupně realizovány dle potřeby.

Dispoziční plán počítal s obligátním oddělením nákladní a osobní dopravy v obvodu širšího vnitřního města a s oddělením osobní dopravy dálkové a místní od dopravy předměstské, vedené v celém obvodu Prahy po zvláštních tratích. Veškeré dálkové a místní osobní vlaky měly být svedeny do ústředního Wilsonova nádraží, přičemž všechny do města ústící tratě pro tyto druhy dopravy byly projektovány jako dvoukolejné s tím, že ve stanicích na okraji vnitřní Prahy budou sloučeny.

Tratě od Zdic, Kladna a Slaného, tedy bývalá Západní a Pražsko-duchcovská dráha a tzv. Pražský Semmering, odbočka Buštěhradské železnice z Hostivic, měly být sloučeny ve smíchovském nádraží, tratě od Modřan a Benešova ve stanici Vršovice a v nádraží vysočanském tratě od Lysé nad Labem a Všetat, tzn. bývalá Severozápadní a Česká severní dráha. Na nově plánovaném osobním Východním nádraží, které mělo být vybudováno v prostoru mezi Invalidovnou a úbočím Vítkova, by se dále sloučily tratě od Vysočan a od Kolína.

Z těchto stanic by pokračovaly dvoukolejné tratě na Wilsonovo nádraží, kam by zaústovala samozřejmě i dvoukolejná trať od Kralup přes stanici Bubny. Myšlenka technicky velice náročného přímého spojení mezi Bubny a Wilsonovým nádražím tak stále nebyla opuštěna, na rozdíl od předchozích záměrů se ale nyní počítalo se zvýšením samotného Negrelliho viaduktu. Trať bývalé Buštěhradské dráhy byla vyhrazena pouze předměstské dopravě.

Pod Vinohrady měl být ražen druhý tunel, jehož zřízení by umožnilo směrové uspořádání tratí od Vršovic a Smíchova. Vzhledem ke stále živé úvaze o mimoúrovňovém křížení jednotlivých směrů v prostoru před jižními portály si Dispoziční plán pohrával s provozně výhodnější variantou druhého tunelu západně od stávajícího, kteréžto řešení by ale bylo značně náročnější než „východní alternativa.“ Denisovo nádraží, stanice Vyšehrad, Libeň dolní nádraží a zastávky v Holešovicích a Karlíně měly být zrušeny, na Masarykově nádraží se již dále nepočítalo s osobní dopravou.

Projektanté si byli vědomi, že zaústění všech tratí do centrálního Wilsonova nádraží si vybere oběť v podobě zhoršení sklonových poměrů některých tratí, ať už díky nepříznivému terénu, nebo kvůli zamýšleným mimoúrovňovým křížením. Avšak uklidňovali se tím faktem, že taková větší stoupání nebudou nijak dlouhá, a také tím, že vlaky mají při průjezdu vnitřním městem předepsanou nižší rychlost, tudíž je zhoršené sklonové poměry nijak neomezí. Kalkulovali rovněž se zavedením elektrické trakce a většími výkony lokomotiv.

Předměstská osobní doprava byla dle Dispozičního plánu vedena po zvláštních dvoukolejných tratích, na většině míst položených podél drah osobní dopravy dálkové a místní, z nichž první přicházela od Řevnic přes Smíchov a značně rozšířený

železniční most do Nuselského údolí a samostatným tunelem pod Karlovem do západní části Wilsonova nádraží, odkud pokračovala mezi Karlínem a Vítkovem do Východního nádraží a Vysočan a dále směrem na Neratovice. Druhá trať pro předměstskou dopravu byla plánována od Říčán přes Vršovice taktéž samostatným tunelem pod Vinohrady do východní části Wilsonova nádraží a dále v trase bývalé České severní dráhy žižkovským tunelem do stanice Libeň horní nádraží s pokračováním směrem na Úvaly a s odbočkou od Kyjů přes Chvaly-Počernice do Čelákovic.

Třetí z těchto drah vedla jako meziměstská z Kladna v trase bývalé Buštěhradské dráhy přes Dejvice do stanice Bubny, kde navazovala na předměstskou trať od Kralup, aby obě zaústily společnou dvoukolejnou drahou do Wilsonova nádraží. Předměstské vlaky ze směrů od Rudné a Modřan by využívaly tratí osobní dopravy místní, ovšem ze stanice Bráník na modřanské dráze byla plánována odbočka předměstské železnice přes Podolí podél Vltavy až k Národnímu divadlu. Divokost takového nápadu si autoři Dispozičního plánu uvědomili sami a v konečné verzi se tato trať již neobjevuje. S předměstskou dopravou na trati Smíchov - Jinonice - Hostivice se nepočítalo.

Pro pořádání, deponování a údržbu osobních souprav byla naplánována dvě odstavná nádraží. První z nich v prostoru mezi Krejčírkem a Sluncovou, kde s ním počítal už návrh první Pražské nádražní komise z doby ještě před světovou válkou a také Generelní plán, druhé bylo projektováno v Michli, a to v místech, kde dnes skutečně stojí Odstavné nádraží Praha jih, tedy jižně od vrchu Bohdalce. V něm by končily svou pouť soupravy přijíždějící na centrální Wilsonovo nádraží od severu a východu, vlaky od jihu a západu by byly odstaveny v libeňském depu, které, na rozdíl od michelského, mělo být s Wilsonovým nádražím spojenou vlastní dvoukolejnou spojkou, položenou paralelně

s traťovým úsekem Východní nádraží - centrální stanice. Obě odstavná nádraží měla být kromě všech ostatních potřebných zařízení vybavena velkými výtopnami až o sto dvaceti stáních.

System nákladní dopravy v obvodu hlavního města byl v Dispozičním plánu založen velice důkladně a autonomně. Jeho jádrem byla dvě pořádací nádraží, vršovické a nově projektované běchovické, spojené sítí spojovacích drah se soustavou nádraží nákladových, z nichž žižkovské bylo prakticky pojato jako ústřední, sloužící zásobování širšího centra Prahy. Do pořádacích nádraží byla nákladní doprava od periferních železničních stanic přiváděna po samostatných drahách či po jí zvlášť určených kolejích souběžných s tratěmi osobními.

V trase bývalé Buštěhradské železnice byla od stanice Hostivice vedena jednokolejná nákladní trať podél dráhy předměstské dopravy do stanice Bubny. Ležela na ní hned dvě nákladová nádraží, a sice průjezdné v Ruzyni a hlavové na Červeném vrchu,¹⁴⁶ které bylo napojeno na stanici ve Veleslavíně. To dostalo přednost před původně plánovaným nádražím v Dejvicích v prostoru před zdejší osobní stanicí, od něhož bylo kvůli předpokládané budoucí městské zástavbě upuštěno.

Ve stanici Bubny by se setkávaly nákladní vlaky od Hostivic a od Kralup, jejichž další cesta by vedla po nově vybudovaném dvoukolejném viaduktu přes Vltavu, ústícím do nákladového nádraží Denisova, což byl jen nový název pro starý projekt nádraží na Rohanském ostrově. To už ale nyní bylo pojato mnohem skromněji, ač stále považováno, spolu s nákladišti v Bubnech, na Smíchově a samozřejmě na Žižkově, za hlavní. Odtud pokračovala dvoukolejná nákladová spojovací dráha přes stanici Libeň horní nádraží do pořádacího nádraží běchovického.

Na dráze od Neratovic byla pro nákladní dopravu důležitá stanice Satalice. Odtud měla vycházet spojka do nákladového

nádraží Ďáblice, které mělo být vystavěno za finanční spoluúčasti „zájemníků,“ tedy podnikatelů a firem, které měly na jeho existenci zájem. V pozdějších verzi Dispozičního plánu ale z tohoto projektu sešlo. Ze satalické železniční stanice měla ale především vycházet jednokolejná nákladní dráha, k níž se záhy přidružovala taktéž jednokolejná nákladní trať, vycházející ze stanice Chvaly-Počernice na dráze z Lysé nad Labem, aby dále vedly souběžně přibližně v místech dnešní silniční Východní spojky a posléze od východu zaústily do běchovického pořadacího nádraží spolu s kratičkou nákladovou spojkou, vydělující se z běžné tratě v osobní stanici Běchovice a přivádějící do seřadovacího nádraží nákladní vlaky od Kolína.

Pro nákladní dopravu ve směru od Benešova byla plánována dvoukolejná trať mezi stanicí Hostivař a seřadovacím nádražím ve Vršovicích. Z hostivařského nádraží měla být rovněž vyvedena jednokolejná spojka ke spojovací dráze Vršovice – Malešice – Libeň horní nádraží, kterážto měla být celá zdvoukolejněna. Za severním portálem tunelu pod vrchem Tábor by z ní pak odbočovala jednokolejná spojka do pořadacího nádraží v Běchovicích a rovněž jednokolejná dráha, která se poté, co společně se spojovací kolejí od běchovického seřadiště podejde u Kyjů osobní a předměstskou trať na Kolín, větví, aby na nákladovou železniční síť napojila nákladové nádraží v Libni a Vysočanech a průmyslový areál mezi nimi.

Zmíněná nákladová nádraží byla projektována na stejných místech, kde s nimi počítal Generelní plán, tedy východně od stejnojmenných osobních stanic, přiléhající k drahám pro osobní dopravu směr Kolín, respektive Lysá/Neratovice. Vysočanské nákladiště mělo být kolejově napojeno na tamní osobní stanici, libeňské bylo v prostoru stanice Libeň horní nádraží

jednokolejně spojeno s nákladovou tratí ve směru Denisovo nákladové nádraží a Bubny.

Na spojovací dráze Vršovice – Libeň mělo vyrůst nákladové nádraží Malešice, z něhož měla vycházet jednokolejná spojka k nákladovému nádraží žižkovskému. Projekt nákladiště v prostoru Vackova známe již z Generelního plánu, ovšem pod názvem Horní Stromka. V plánu Dispozičním bylo ale oproti původním záměrům projektováno severněji, v místech, kde bylo později skutečně vybudováno, tedy na olšanské pláni, a pojato velkoryseji. Z malešického nádraží na opačnou, východní stranu, měla také vycházet kolej do přilehlé desinfekční stanice pro nákladní vozy. Její umístění v Malešicích bylo dáno úmyslem vystavět při místním nákladovém nádraží nová jatka.

Nákladní vlaky od Zdic by ve stanici Radotín najížděly na dvoukolejnou nákladovou trať, která měla nejlépe v oblasti kolem Chuchle překročit po nově projektovaném železničním mostu Vltavu, v Branickém nádraží se spojit s jednokolejnou nákladní drahou z Modřan a pokračovat dále přes krčské nádraží, kolem odstavného nádraží v Michli a východně od vrchu Bohdalce, aby od jihu zaústila do seřadovacího nádraží Vršovice.

A zatímco na Pražsko-duchcovské dráze se počítalo pouze s místní nákladní dopravou, využívající trať společně s osobními vlaky, dráha z Hostivic do Jinonic měla být součástí jižního obchvatu Prahy pro tranzitní nákladní dopravu, jakož i přivádět nákladní soupravy od Kladna a Slaného do jižní části města, do seřadiště ve Vršovicích. To vše prostřednictvím pravděpodobně nejbombastičtějšího projektu nejen v rámci Dispozičního plánu, ale i plánů ostatních.

Z rozšířené stanice Jinonice totiž měla vycházet jednokolejná nákladní trať, která by zpočátku vedla paralelně s tratí pro osobní dopravu, ale v prostoru Konvářky by ji

opustila a po železném krakorcovém mostě, vysokém až 70 metrů, o třech hlavních polích, by překročila Vltavu a dosáhla pankrácké pláně. Zde Na Děkance mělo být zřízeno pankrácké nákladové nádraží, z něhož by již dvoukolejná trať pokračovala dále směrem k Bohdalci a společně s nákladní dráhou od Krče by zaústila do vršovického pořadacího nádraží. Ve srovnání s tímto záměrem je myšlenka na vybudování nákladového nádraží na Vypichu, obsluhující přilehlé městské části a napojené na trať z Hostivic ve stanici Řepy, pouhým detailem.

Co se týká uzlových bodů nákladní dopravy, tedy pořadacích nádraží, mělo být vršovické seřadiště ještě dále rozšířeno. Běchovické seřadovací nádraží coby zcela nový projekt nahrazovalo původně zamýšlené pořadací nádraží u Kyjů, jak jsme se s ním seznámili při popisu Generelního plánu a předtím ještě při pojednání o záměrech první Pražské nádražní komise. Nové seřadiště mělo vyrůst podél osobní tratě Praha – Kolín na její jižní straně mezi stanicí Běchovice a okrajem městské čtvrtě Kyje. Dvěma hlavními pražským pořadacím nádražím mělo pomáhat ještě sběrné a rozdělovací nádraží u Hostivic a také rozšířená nákladová část stanice Kralupy.

Poslední, o čem je ještě třeba se zmínit, je ústřední nádraží pro rychlozboží a poštu. Tento osud čekal podle Dispozičního plánu Masarykovo nádraží. V severní části jeho kolejiště se kalkulovalo s terminálem poštovním, v jižní části s výkladištěm rychlozboží, v místě dosavadních nástupišť měla vyrůst potravinová hala, využívající i stávající historické budovy. Vjezdová a výjezdová skupina kolejí těchto terminálů byla projektována pod severní úbočí vrchu Žižkova před plánované Východní nádraží.

Takto tedy vypadal ve stručném nástinu Dispoziční plán železniční, který se měl stát základem pro přestavbu a výstavbu

Pražského železničního uzlu. Jak bylo naznačeno výše, jednalo se o projekt, s jehož realizací jako celku se počítalo v řádu desítek let. Jednalo se o projekt, který měl ambici definitivně vyřešit otázku pražské železniční sítě tak, aby saturovala potřeby hlavního města i ve vzdálenější budoucnosti. Jednalo se o projekt, který předpokládal, že za několik desítek let bude mít Praha až dva miliony obyvatel, že Praha jako metropole moderního vyspělého státu se bude rozvíjet nezadržitelným tempem.

Dispoziční plán vznikl v průběhu dvacátých let 20. století, kdy železnice byla prakticky jediným dopravním prostředkem, schopným vyhovět dopravním nárokům tehdejší společnosti. Hleděl sice do budoucnosti, ale nepředvídal masivní rozvoj automobilové i letecké přepravy, a proto město doslova sešňeroval železnicí, aby každá městská část, která měla podle tehdejších odhadů zanedlouho nabýt snad trojnásobku rozlohy, měla v dosahu stanici či zastávku osobní dopravy stejně jako nákladové nádraží. Dispoziční plán počítal s prudkým rozmachem Prahy, avšak byl to projekt na svou dobu předimenzovaný, který by ve skutečnosti růstu města spíše bránil. Železnice byla tehdy ve svých nejlepších letech. Železnice má dnes znovu velkou budoucnost. Nic se ale nemá přehánět.

Navíc je dosti diskutabilní, zda byly některé části tohoto projektu vůbec realizovatelné. A byly to přitom části klíčové. Jedná se zejména o neuvěřitelně komplikovanou železniční křižovatku v prostoru mezi Florencem a úbočím vrchu Žižkova, kde by se na velmi malém prostoru se značným převýšením prostřednictvím naprosto nepopsatelné změti ramp, nadjezdů a podjezdů křížily tratě osobní dopravy dálkové a místní od Buben, Wilsonova a Východního nádraží, tratě předměstské železnice ze stejných směrů a kolejiště a kolejové spojky ústředního nádraží pro rychlovozboží a poštu. Velice odvážný byl na svou dobu také

záměr razit další dva tunely pod Vinohrady, zejména ale tunel předměstské dráhy s Wilsonova nádraží pod Karlovem, ústící do Nuselského údolí. Dalším problematickým místem bylo opět mimoúrovňové křížení tratí před jižními portály vinohradských tunelů. Z hlediska technického náročný, z hlediska estetického ale přímo šílený byl projekt obrovského mostu přes Vltavu z prostoru Dívčích hradů na Pankrác, který by pražskému panoramatu vrazil opravdu neopakovatelný, dech beroucí záhlavec.

3. Jak dál? Pětiletka, racionalizace a skutečný vývoj Pražského železničního uzlu do roku 1939

Dispoziční plán zůstal oficiálním základním projektem pro úpravu pražské železniční křižovatky až do hořkého konce Československé republiky. Po jeho schválení ministerstvem železnic byla zahájena také inkorporace tohoto projektu do zastavovacího a regulačního plánu, na kterém pracovala Státní regulační komise. To vše ale byly jenom papíry. Vzhledem k tomu, že Dispoziční plán byl projektem dlouhodobým, bylo nezbytně nutné stanovit, které jeho části je třeba realizovat nejdříve, aby provoz na pražských tratích konečně odpovídal potřebám hlavního města.

Pořadí staveb, které byly pro fungování Železničního uzlu Praha prioritní, bylo poprvé nastíněno v posudku, kterým byl celý Dispoziční plán schválen. Akutním se jevílo vybudování odstavného nádraží Libeň, nákladového nádraží Žižkov, zřízení druhé koleje v úseku seřaďovací nádraží Vršovice – Malešice, výstavba spojky z Malešic do Běchovic, postupné rozšiřování nákladového nádraží na Rohanském ostrově a poté, co bude

z Wilsonova nádraží odvedena nákladní doprava, mělo by se začít i s rozšiřováním této stanice. O druhém vinohradském tunelu se posudek zmiňuje v tom smyslu, že s přípravou jeho ražby by se mohlo začít nezávisle na úpravách Wilsonova nádraží.¹⁴⁷

V souvislosti s postupným provedením těchto staveb měla být zavedena také různá provizorní řešení, která by byla v dalších etapách úprav pražské drážní sítě odstraněna. Stavby, jejichž realizace v navrženém pořadí měla mít minimální vliv na běžný železniční provoz, byly „oním minimem, které mělo by býti dnes již hotovo, aby dalším uskutečňováním stavebního programu mohl být už jen udržován stejný krok s rozvojem hlavního města.“¹⁴⁸

První etapu železničních přestaveb v Praze bylo ale potřeba podrobněji naplánovat. Stalo se tak v rámci tzv. Pětiletky, to jest pětiletého programu investičního, předloženém Ředitelstvím státních drah Praha – Jih ministerstvu železnic v roce 1929, který obsahoval konkrétní návrhy úprav Pražského železničního uzlu, k nimž je třeba přikročit nejdříve. A to bylo zejména: dokončení v té době již rozestavěného nákladového nádraží na Žižkově se spojkou do Malešic, výstavba spojovací tratě Malešice – Běchovice, vybudování výtopny v Libni v rámci budoucího odstavného nádraží, zřízení druhé traťové koleje mezi Wilsonovým nádražím a stanicí Vysočany, stavba centrálního překladiště na vršovickém pořádacím nádraží, úprava Wilsonova nádraží a nákladového nádraží na Rohanském ostrově, zbudování spojovacích drah Satalice – Běchovice a Počernice – Běchovice, rekonstrukce stanice Vršovice a konečně zdvojkolejnění spojky mezi stanicemi Vyšehrad a Vršovice.

Ještě jeden bod obsahoval tento program první etapy realizace Dispozičního plánu. Byl to projekt nové dvoukolejné tratě z Bráníku přes Vltavu na Smíchov, který byl v rámci Dispozičního plánu jen letmo načrtnut na některých schématech,

ale součástí jeho oficiální verze, schválené výše zmíněným posudkem z prosince roku 1926, se nestal. Celkové náklady zamýšlené první etapy úprav pražské železniční sítě činily přes pět set milionů korun, v kteréžto částce ovšem nejsou započítány náklady na další drobnější stavby a provizoria, činící dalších bezmála 125 milionů korun. A to byla odložena ražba druhého vinohradského tunelu, který by tvořil pravděpodobně nejdražší položku celého stavebního programu.¹⁴⁹

V následujících letech se ovšem dosti zásadně změnila celková situace. Především to byla světová ekonomická krize, která jako první významně zasáhla do chystaných stavebních prací v Pražském železničním uzlu. Na tak vysoké investice, které by si jen první etapa jeho přestavby vyžádala, nebylo v těchto souvislostech vůbec možno pomýšlet. Druhým závažným elementem, který vedl k postupnému přehodnocení plánů na úpravu pražské železniční sítě, byl velký nárůst automobilové dopravy ve třicátých letech 20. století, která pro železnici představovala skutečně velkou konkurenci. Její rozmach zpochybnil smysl tak rozsáhlého projektu, jakým byl Dispoziční plán.

Ten proto v polovině třicátých let ustupuje do pozadí a do centra pozornosti se dostává zásada racionalizace provozu na pražských nádražích. Díky zastaralým zařízením a nevýhodnému uspořádání byl železniční provoz v hlavním městě velice nevhodný, což dále ztěžovalo konkurenční boj s automobilovou dopravou. Racionalizace měla prostřednictvím jednodušších a ne tolik nákladných zásahů co nejrychleji tento nepříznivý a nadále neúnosný stav napravit.

Autorem tzv. racionalizačního plánu, vypracovaného v roce 1934, byl inženýr Alexandr Mirkovič. Jeho záměr byl souhrnem mnoha menších opatření zejména technického charakteru, většina velkých, strategičtějších projektů byla pozastavena. Zásadní

byla myšlenka vedení nákladní i veškeré osobní dopravy po stejných kolejích, odsunuty byly prozatím stavby odstavných nádraží, druhého vinohradského tunelu a další, chápané ještě nedávno jako prioritní. Racionalizační plán vnímaly některé odborné kruhy jako nebezpečí, jelikož šlo vlastně o soubor provizorií, které ale hrozily tím, že se stanou definitivními a celý proces přestavby pražské železniční křižovatky petrifikují, zakonzervují a z dlouhodobějšího hlediska tak dosáhnou právě opačného výsledku, než bylo původně zamýšleno.¹⁵⁰

Drážní problém hlavního města byl předmětem debat a menších studií ještě v následujících letech, ale žádné další koncepční řešení už nevzniklo. Smršť, hrozící ze západu, postupně odvedla pozornost k věcem naléhavějším, a když roku 1939 udeřila, vynesla na rozhodující místa ty, kteří měli o celé záležitosti své vlastní představy.

Co tedy bylo za dvacet let existence Československé republiky skutečně realizováno? Nebylo toho mnoho, ale svým významem nebyly uskutečněné projekty zanedbatelné. Dále bylo rozšiřováno vršovické seřadovací nádraží. V roce 1926 byla zprovozněna spojka mezi stanicí Libeň horní nádraží a výhybnou Vítkov, umístěné pod Krejcárkem na trati bývalé Severní dráhy mezi Wilsonovým nádražím a Vysočany. Wilsonovo nádraží tak vedle Hrabovské spojky získalo další napojení na dráhu z Masarykova nádraží směrem na Kolín. O dva roky později byla dostavěna druhá kolej na trati z Vysočan do Lysé nad Labem.

Ve stejném roce, tedy roku 1928, došlo k velice významné události, když byl po dvouleté výstavbě trakčního vedení zahájen elektrický provoz mezi stanicemi Smíchov, Vršovice-Nusle, Wilsonovým nádražím, stanicí ve Vysočanech, Libní horním nádražím a Hrabovkou. Myšlenka elektrizace železnic se objevila už dlouho předtím, ale teprve po vzniku Československé republiky

začala být brána vážněji. „Vzhledem k tomu, že centrum Prahy trpělo nadměrným kouřem z přijíždějících i posunujících lokomotiv, padlo rozhodnutí nejprve elektrizovat pražská nádraží a spojovací dráhy mezi nimi.“¹⁵¹ Tím ovšem elektrizace železnic v Československu na delší dobu skončila, neboť i zde se projevil dopad světové ekonomické krize.

Roku 1936 bylo zprovozněno velice důležité nákladové nádraží Žižkov se spojovací drahou z malešické výhybny, mezi níž a vršovickým seřadištěm byla již roku 1929 položena druhá kolej. Když padl projekt nákladového nádraží Horní Stromka kvůli protestům obce Staré Strašnice, obávající se negativního vlivu nákladiště na svůj další rozvoj, a námitkám ministerstva zdravotnictví, které mělo s územím při černokostelecké silnici své vlastní úmysly, otevřel se prostor pro vybudování nákladového nádraží na olšanské pláni, jak navrhovala žižkovská obec.¹⁵²

Zemní práce a stavba spojovací dráhy byly zahájeny v roce 1927, budování nádraží samého bylo započato až čtyři roky poté. Nové nákladiště se záhy po uvedení do provozu ukázalo být skutečně dobře vyprojektované. Dvě křídla složišť, vycházející od hlavní budovy, umožňovala plynulou vykládku zboží, rozlehlé a dobře zařízené sklady a chladírny pak poskytovaly obchodníkům pohodlné zázemí. Otevřením žižkovského nákladového nádraží se konečně výrazně ulevilo centrálním pražským nádražím, zejména Wilsonovu. Od prvních plánů na vyloučení nákladní dopravy ze zamýšlené centrální stanice uplynulo více než čtyřicet let.

Na podzim roku 1939, tedy již za okupace, byla odevzdána provozu spojovací dráha z malešické výhybny do stanice Běchovice, která tak umožnila přímou jízdu nákladních vlaků od Kolína do malešické výhybny a odtud buď dále do vršovického pořádacího nádraží, nebo úvratí do žižkovského nákladiště.

Na závěr je pro úplnost ještě třeba věnovat pozornost zastávkám osobní dopravy, které byly otevřeny, či výjimečně naopak zanikly na území Prahy v období mezi lety 1919 až 1939. Na trati Praha – Kolín byla roku 1922 zřízena zastávka Hrabovka, na trati Praha – Benešov to byla v roce 1920 zastávka Kolovraty a o šest let později Horní Měcholupy. Na modřanské dráze byla roku 1933 otevřena zastávka Spořilov, čtyři roky nato pak zastávka Modřany – městys, umístěná nedaleko stávající modřanské železniční stanice. Zatímco na trati od Berouna k žádným změnám nedošlo, na bývalé Pražsko-duckovské byly roku 1933 zřízeny hned dvě zastávky, a sice Holyně a Klukovice. Na Pražském Semmeringu, tedy na trati z Hostovic na Smíchov byly v roce 1928 otevřeny zastávky rovnou tři: Hlubočepy, Konvářka a obnovená Cibulka. Rok poté byla nedaleko cibulecké zastávky zřízena zastávka další pod názvem Cibulka – kolonie. Původní zastávka Cibulka však byla roku 1938 zrušena a její jméno přešlo na zastávku sousední. A konečně v roce 1932 byla na dráze Praha – Neratovice otevřena zastávka Kbely.¹⁵³

Závěrem

Ani v dalších letech samozřejmě neustaly diskuze o tom, jak nejlépe uspořádat pražskou železniční síť. Během druhé světové války Pražská plánovací komise uvažovala z popudu německých okupantů o různých řešeních, určitě nejzajímavější ale byly plány na přeložení dráhy Praha – Kralupy na pravý břeh Vltavy pod Bulovku a do Tróje, čímž by byla umožněna přímá jízda z Wilsonova nádraží tímto směrem, které tak nahrazovaly původní záměry technicky velice náročného přímého spojení Wilsonova

nádraží se stanicí Bubny. Pod dohledem okupačních úřadů byly také realizovány některé starší záměry. Především to byla ražba druhého vinohradského tunelu, o níž se uvažovalo už od přelomu 19. a 20. století.

Zásadní změny měly přijít s nástupem Komunistické strany Československa k moci. V roce 1958 vláda schválila Výhledovou studii železničních zařízení v oblasti Prahy, roku 1960 pak „komplexní vyřešení přestavby železničního uzlu Praha, podle něhož se mělo přestavět hlavní nádraží a osobní nádraží Praha Vršovice, vybudovat odstavné nádraží Praha jih, vybudovat Nové spojení z nádraží Praha hlavní nádraží do Vysočan a Libně horního nádraží, modernizovat seřadovací nádraží ve Vršovcích, přestavět nádraží v Libni..., zapojit kralupskou trať do Prahy hlavního nádraží Holešovickou přeložkou...“¹⁵⁴

Šlo tedy o program, který vcelku střízlivě zamýšlel racionalizovat provoz na pražských tratích a vyřešit největší problémy v železniční síti hlavního města, tedy především nevhodné napojení Hlavního, dříve Wilsonova nádraží na trať směr Kolín a Lysá nad Labem/Neratovice, chybějící napojení téže stanice na dráhu do Kralup, absenci odstavného nádraží atd. K těmto projektům se díky neustále rostoucí tranzitní nákladní dopravě záhy přidal plán tzv. Jižní spojky, která měla nákladní vlaky od západu odvést z centra města. Záměr to byl už dosti starý, počítal s ním už Dispoziční plán. A nyní se dočkal realizace a byl první velkou stavbou, která byla uskutečněna po roce 1948. Trať vedoucí z radotínského nádraží chuchelským tunelem a po mostě přes Vltavu do Krče a dále do vršovického seřadiště byla odevzdána provozu v roce 1964.

Zásadní byla stavba Holešovické přeložky, zprovozněné roku 1980, která konečně umožnila přímou jízdu z Hlavního nádraží směrem na Kralupy. U Balabenky vznikla soustava mostů, přes něž

byla vedena trať od Hlavního nádraží a Libně horního nádraží k Bulovce a dále tunelem pod Bílou skálou a po dalším mostě přes Vltavu do Holešovic, kde byla vybudována osobní stanice.¹⁵⁵ Ve Stromovce pak tato trať navazovala na původní dráhu od bubenského nádraží. Součástí projektu byla i spojka Libeň horní nádraží – Vysočany.

Poslední velkou stavbou, realizovanou za komunistického režimu v rámci Pražského železničního uzlu, byla ražba třetího vinohradského tunelu, zprovozněného v roce 1989. O dalších deset let později byl konečně kompletně dokončen areál Odstavného nádraží Praha jih, jehož budování trvalo plných 38 let, od roku 1961 do roku 1999, a jehož jednotlivé dokončené části byly dávány do provozu postupně. Ale v době komunismu se také bouralo. Osud Těšnovského, kdysi Denisova nádraží je dostatečně znám. V 80. letech minulého století po etapách zmizela celá trať bývalé Severozápadní dráhy mezi vysočanskou stanicí a Těšnovem.

Historii Pražského železničního uzlu zatím uzavírá realizace tzv. Nového spojení, které bylo dokončeno v roce 2008. Dva dvoukolejné tunely pod Vítkovem společně se systémem křížení a navazování tratí v prostoru mezi Sluncovou a Krejčárkem konečně vyřešily do té doby velmi nevhodné spojení mezi stanicemi Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží na jedné straně a stanicemi Libeň, Holešovice a Vysočany na straně druhé.

Otevřením Nového spojení se zdánlivě naplnila více než stoletá snaha najít racionální koncepční řešení, díky němuž by provoz na pražských tratích fungoval bez překážek, spolehlivě a také rychle. Ale v budoucnu čekají nové výzvy. Železniční doprava je stále velice perspektivní, především vysokorychlostní tratě, zdá se, by mohly naplnit představy o moderním a pohodlném cestování ve 21. století. Otázka Pražského železničního uzlu tak rozhodně není uzavřena.

Poznámky

-
- ¹ HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990; s. 18.
- ² Tamtéž, s. 21.
- ³ Viz KUNT, Miroslav. *Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním* [online]. 1995/2004, cit. dne 28. 4. 2009. <<http://www.archiv.kvalitne.cz/studie/archiv/index.htm>>.
- ⁴ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. 1. vyd. Praha: Orbis, 1961.
- ⁵ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2005.
- ⁶ MUSIL, Stanislav. *Vůně pražských nádraží*. 1. vyd. Praha: Plot, 2005.
- ⁷ *150 let železnice v Praze*. Katalog výstavy, text Zdeněk Míka. 1. vyd. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, 1995.
- ⁸ SCHREIER, Pavel, KOFRONĚ, Jan, SOSNA, Václav. *Masarykovo nádraží: 150 let železnice v Praze*. 1. vyd. Praha: Václav Svoboda – NN, 1995.
- ⁹ HONS, Josef. *Velká cesta: Čtení o dráze olomoucko-pražské*. 1. vyd. Ostrava; Praha: Josef Lukasík, 1947.
- ¹⁰ ŠVARC, František. *Pražsko-lánská koňská železnice*. 1. vyd. Rakovník: Okresní muzeum, 1998.
- ¹¹ FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé: Historie a vývoj železnic v zemích československých*. 1. vyd. Praha: Státní nakladatelství, 1932.
- ¹² RINGES, Vladimír. *Století železnic: Dějiny dopravy na koleji*. 1. vyd. Praha: Karel Synek, 1938.
- ¹³ RINGES, Vladimír. *Stezkou dějin naší dopravy*. 1. vyd. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958.
- ¹⁴ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. 1. vyd. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958.
- ¹⁵ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. 1. vyd. NADAS: Praha, 1991.
- ¹⁶ HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. 1. vyd. Bratislava: Alfa, 1975.
- ¹⁷ HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990.
- ¹⁸ KALDA, Otakar. *Staatsbahnhof oder Franz-Josephsbahnhof?* 1. vyd. Praha: 1913.
- ¹⁹ BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. 1. vyd. Praha: Masarykova Akademie práce, 1923.
- ²⁰ Dnešní stanice Kladno.

²¹ Milan Polák ve své knize *Praha a železnice* uvádí, že původně bylo zamýšleno vést trať údolím Berounky až k Vltavě a podél ní pak ku Praze, avšak díky skalnatému masivu pod vsí Tetínem byla upřednostněna trasa údolím Klíčavy. To však příliš nekoresponduje s obecně přijímaným názorem, že vedení koněspřežky křivoklátskými lesy bylo dáno zájmy šlechtických podnikatelů, jejichž domény se rozkládaly v této oblasti. Autor bohužel neuvádí zdroj svých informací. Viz: POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2005, s. 14 – 15.

²² František Josef rytíř Gerstner (1756-1832) byl významným českým matematikem, fyzikem a technikem, profesorem matematiky na pražské universitě, spoluzakladatelem a ředitelem Polytechnického ústavu v Praze a od roku 1811 ředitelem vodních staveb v Čechách. Z jeho iniciativy byla v letech 1825 – 1832 vybudována vůbec první česká drážní stavba, Budějovicko-linecká koněspřežná dráha. První úsek mezi Českými Budějovicemi a Holkovem byl dán do provozu roku 1827.

²³ F. J. Gerstner se snažil tento problém řešit pomocí otočných náprav vozů, které se ale v praxi příliš neosvědčily.

²⁴ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2005; s. 26.

²⁵ HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. 1. vyd. Bratislava: Alfa, 1975; s. 89.

²⁶ Společně s Jižní státní dráhou, vedoucí z Vídně do Terstu, měla Severní státní dráha a navazující zahraniční železnice vytvořit magistralu Jadran – Balt.

²⁷ Alois Negrelli, rytíř von Mold-Elbe (1799-1858), pocházející z Jižního Tyrolska, byl vynikajícím rakouským inženýrem, autorem mnoha významných technických staveb: mostů, silnic, říčních regulací a samozřejmě železnic. Především se však velmi významně podílel na projektu Suezského průplavu, ovšem zahájení jeho stavby se již nedožil.

²⁸ Informace následující v textu jsou čerpány z těchto dvou monografií: KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Po stopách našich železnic*. 1. vyd. NADAS: Praha, 1991; s. 53, a HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. C. d., s. 91. Na některých místech se ovšem informace poněkud liší, viz dále.

²⁹ Zde se informace rozcházejí. Mojmir Krejčířík uvádí trasu přes Poličku a Vysoké Mýto do Pardubic, kdežto v mapce otištěné v monografii Josefa Honse je zakreslena trasa Polička – Žďár n. Sázavou – Čáslav – Kolín. Rozsah této práce neumožňuje tuto skutečnost upřesnit prostřednictvím archivního výzkumu. Srv.: KREJČÍŘÍK, Mojmir. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 53; HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. C. d., s. 91.

³⁰ Ostatní varianty ale nebyly zapomenuty a v dalších letech byla většina z nich realizována. Trať mezi Brnem a Českou Třebovou, vedoucí přes Svitavy, se začala stavět současně s Olomoucko-pražskou dráhou.

³¹ Jan Perner (1815-1845), velice nadaný český inženýr a vlastenec. Po studiu na pražské Polytechnice se podílel na stavbě železnice Petrohrad – Carské Selo, posléze pracoval na Severní dráze císaře Ferdinanda. Vrchol jeho díla na něj pak čekal při projektování Severní státní dráhy (viz níže v hlavním textu). Jeho velice nadějnou kariéru zastavila tragická smrt v září roku 1845, kdy narazil hlavou na sloup vjezdových vrat choceňského nádraží a svým zraněním záhy podlehl.

³² Podnik bratří Kleinů byl jednou z největších stavebních firem v Rakouském císařství, respektive v Rakousku-Uhersku. Byl založen čtyřmi ze šesti bratrů Kleinových, kteří se postupně od drobnějších zakázek přes úpravu silnic, jejich stavbu, regulace vodních ploch a toků dostali až ke stavbě železnic, kde si získali velice vysoké renomé. Podíleli se pak na mnoha dopravních stavbách v celé monarchii, na nichž se i kapitálově účastnili, a podnikali i v hornictví a hutnictví. Viz dále.

³³ Starší plány, uvažující o spojení Prahy se Saskem, počítaly se samostatným nádražím na levém břehu Vltavy.

-
- ³⁴ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. 1. vyd. Praha: Orbis, 1961; s. 31.
- ³⁵ Vojtěch Lanna (1805-1866), významný loďmistr, stavitel a průmyslník, pocházející z Českých Budějovic. Rodinný podnik, zabývající se říční plavbou a stavbou lodí, rozšířil, když se věnoval také regulačním pracím na Vltavě a Labi, stavbě mostů, z nichž nutno zmínit především Řetězový most v Praze, posléze budování železnic, dolování uhlí a hutnictví. Na mnoha projektech spolupracoval s bratry Kleinovými.
- ³⁶ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 35
- ³⁷ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 171-172.
- ³⁸ Tamtéž, s. 121.
- ³⁹ Viz pozn. č. 92.
- ⁴⁰ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 161.
- ⁴¹ Tamtéž, s. 32.
- ⁴² HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 31.
- ⁴³ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 63.
- ⁴⁴ Dnes jsou Podmokly součástí Děčína.
- ⁴⁵ Mojmír Krejčířík uvádí jméno Kōb, ale vzhledem ke shodě ostatních badatelů, kteří tohoto stavitele zmiňují pod jménem Kōp, půjde pravděpodobně o omyl či překlep. Viz KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 69.
- ⁴⁶ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 48.
- ⁴⁷ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 124-125.
- ⁴⁸ Tamtéž, s. 125-129.
- ⁴⁹ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 51.
- ⁵⁰ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. 1. vyd. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958; s. 74.
- ⁵¹ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. C. d., s. 87. Milan Polák zmiňuje plán Viléma Wurmbrandta, majitele dolů na Radnicku a Křivoklátsku, spojit Prahu s Plzní rovněž koněspřežnou drahou, a datuje ho rokem 1847. Nejde ale, zdá se, o tentýž pokus, popisovaný v díle Miloslava Štěpána, neboť snahu propojit Pražsko-lánskou koněspřežku s tratí České Budějovice – Linec připisuje Milan Polák fürstenberské knížecí inspekci. Srv: POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 21 a 37. Ani v tomto případě bohužel rozsah této práce nedovoluje potvrdit výše uvedená tvrzení archivním výzkumem.
- ⁵² HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 64.
- ⁵³ Tamtéž, s. 64-65.
- ⁵⁴ Tamtéž, s. 66.

-
- ⁵⁵ Součástí České západní dráhy byla i vedlejší dráha mezi Chrástem u Plzně a Radnicemi, spojující hlavní trať s místní uhelnou pávní. Provoz zde byl zahájen roku 1863.
- ⁵⁶ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 183.
- ⁵⁷ Tamtéž, s. 197.
- ⁵⁸ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 80.
- ⁵⁹ Ač přímo přes Buštěhrad železnice nevedla, bylo toto jméno často s těžbou uhlí spojováno a bylo v této době obecně známější než Kladno, navíc byl Buštěhrad i sídlem správy Toskánského panství, jehož majitelem, jakož i vlastníkem několika dolů, se po své rezignaci stal císař Ferdinand, jehož zájmy hrály při prosazování dráhy Kladno – Kralupy také svou roli.
- ⁶⁰ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 40. Zbylá část koněspřežné dráhy mezi Vejhybkou, tedy dnešní stanicí Kladno, a Píněmi sloužila do roku 1869, a to i k osobní dopravě. O deset let později byla trať snešena. Tamtéž, s. 21-22.
- ⁶¹ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 125.
- ⁶² Tamtéž, s. 180.
- ⁶³ Tamtéž, s. 134-135.
- ⁶⁴ Vzhledem k tomu, že se s touto stanicí počítalo právě jako s centrálním nádražím, bude zmiňována především v těch částech této práce, které pojednávají o strategickém plánování Železničního uzlu Praha.
- ⁶⁵ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 138-140.
- ⁶⁶ Tamtéž, s. 200-202. Viz také HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 139-140. Z vršovického nádraží se postupem času stala velice významná dopravná, hrající důležitou roli při plánování organizace nákladní dopravy v rámci Pražského železničního uzlu, a proto se jí tato práce bude ještě věnovat.
- ⁶⁷ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 150.
- ⁶⁸ Tamtéž.
- ⁶⁹ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 73.
- ⁷⁰ Tamtéž, s. 100.
- ⁷¹ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 49.
- ⁷² Tamtéž, s. 186.
- ⁷³ Tamtéž, s. 210.
- ⁷⁴ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 93.
- ⁷⁵ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 186.
- ⁷⁶ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 105.

-
- ⁷⁷ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 51.
- ⁷⁸ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 105-106.
- ⁷⁹ Tamtéž, s. 107.
- ⁸⁰ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 136.
- ⁸¹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 95. Zbývající úseky stavěl Vojtěch Lanna s dalšími společníky.
- ⁸² Na Smíchově se tak setkávaly koleje již čtyř společností: České západní dráhy, Buštěhradské dráhy, dráhy Pražsko-duchcovské a prostřednictvím dráhy Spojovací i Dráhy císaře Františka Josefa. Ač nádraží Buštěhradské dráhy bylo samostatné, kolejové napojení samozřejmě existovalo, především však nákladové nádraží bylo společné. Taková koncentrace tratí různých provozovatelů na prakticky jediném nádraží nemělo jinde v Praze obdoby.
- ⁸³ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 119.
- ⁸⁴ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 119-120.
- ⁸⁵ Ve svém díle *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích* uvádí Josef Hons rok 1870, stejně jako Milan Polák, avšak ve své předchozí práci *Dějiny dopravy na území ČSSR* zmiňuje rok 1871 ve shodě s ostatními autory. Srv.: HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 120; HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. C. d., s. 117; POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 52 a např. ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. C. d., s. 109.
- ⁸⁶ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 120-121.
- ⁸⁷ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. C. d., s. 110.
- ⁸⁸ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 122-123.
- ⁸⁹ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 106.
- ⁹⁰ K tomu podrobně HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 124-125.
- ⁹¹ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 192.
- ⁹² Názvy stanic Libeň horní a Libeň dolní nádraží se užívaly až od roku 1923, ale vzhledem k tomu že jejich jména se často měnila, budou v této práci dále označovány právě pod těmito názvy.
- ⁹³ ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. C. d., s. 136-137; podrobněji KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 139.
- ⁹⁴ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 141.
- ⁹⁵ HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. C. d., s. 70.
- ⁹⁶ KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. C. d., s. 53.
- ⁹⁷ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 128.
- ⁹⁸ Tamtéž, s. 217.

-
- ⁹⁹ HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. C. d., s. 161.
- ¹⁰⁰ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. C. d., s. 137.
- ¹⁰¹ BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. 1. vyd. Praha: Masarykova Akademie práce, 1923; s. 118.
- ¹⁰² Tzv. Hrabovská spojka, tedy ta část Pražské spojovací dráhy vedoucí z Nádraží císaře Františka Josefa k olomoucké větvi Severní státní dráhy, byla v tomto ohledu naprosto nevhodnou, neboť kromě velmi nepříznivých sklonových poměrů neumožňovala jízdu ve směru na Drážďany jinak, než úvratí. Mezi drahou Severozápadní a Nádražím císaře Františka Josefa spojení existovalo, jak popsáno v první kapitole, neboť díky společné stanici s Turnovskou drahou ve Vysočanech bylo sem po této možno dospět.
- ¹⁰³ Myšleno je popsané přímé navázání trati z ústředního, tedy nynějšího Hlavního nádraží, na viadukt, v potaz tedy není bráno pozdější řešení pomocí tzv. Holešovické přeložky.
- ¹⁰⁴ Přesný název společnosti zněl po roce 1867 Rakousko-uherská společnost státní dráhy, pro zjednodušení je ale v běžném textu v odborné literatuře vesměs používán původní název, tedy bez přídomku „uherská.“
- ¹⁰⁵ Kommission für die einheitliche Behandlung von Angelegenheiten der Prager Bahnhöfe.
- ¹⁰⁶ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 516, Uebersicht über die Tätigkeit der Prager Bahnhofskommission, s. 1-4.
- ¹⁰⁷ Tamtéž.
- ¹⁰⁸ Přehledně viz též: BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. C. d., s. 119-120; ANONYM. Ústřední a seřaďovací nádraží v Praze. *Věstník obecní Královského hlavního města Prahy*. 1911, roč. 18, s. 415-416. (Jde o pravděpodobně nikoli doslovný přetisk interpelace poslanců Maštálky, Neumanna a dalších na říšské radě).
- ¹⁰⁹ Čímž by samozřejmě byla umožněna i přímá jízda vlaků od Kladna z tratě Buštěhradské.
- ¹¹⁰ Viz KALDA, Otakar. *Staatsbahnhof oder Franz-Josephsbahnhof?* 1. vyd. Praha: 1913.
- ¹¹¹ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 516, Äußerung über Tunnel-Herstellungen für ein neues Doppelgeleis im Zuge des Eisenbahn-tunnels Prag – K. Weinberge der k. k. österr. Staatsbahnen.
- ¹¹² Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 516, Variante 1. Technischer Bericht über die Herstellung der Güterbahnhöfe auf dem Invaliden-Platze und auf der Rohan-Insel.
- ¹¹³ Tamtéž, Variante 2. Technischer Bericht über die Herstellung eines Gruppen-Güterbahnhofes in Prag.
- ¹¹⁴ BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. C. d., s. 120.
- ¹¹⁵ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 516, Technisch-wirtschaftlicher Bericht zur Lösung der Prager Verschiebebahnhoffrage.
- ¹¹⁶ Tamtéž, Generelles Projekt für die Herstellung eines Abstellbahnhofes für den Zentralpersonenbahnhof in Prag.
- ¹¹⁷ BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. C. d., s. 121.
- ¹¹⁸ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. C. d., s. 203.
- ¹¹⁹ HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 175.

¹²⁰ BINKO, Marek. *Schéma vývoje Železničního uzlu Praha* [online]. c2004, cit. dne 11. 4. 2009. <<http://binko.wz.cz/2007-3.pdf>>.

¹²¹ Původní název Nusle-Vršovice byl změněn roku 1912.

¹²² HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 175.

¹²³ ANONYM. Ústřední a seřadovací nádraží v Praze. *Věstník obecní Královského hlavního města Prahy*. 1911, roč. 18, s. 415.

¹²⁴ Viz HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 177; POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražička a zastávky*. C. d., s. 58.

¹²⁵ BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. C. d., s. 121.

¹²⁶ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515, I. zasedání pražské nádražní komise, s. 2-3 a vložená poznámka č. 2.

¹²⁷ Rychlozbožím se rozumí především potravinové zásilky apod.

¹²⁸ Tamtéž, s. 3 a vložená poznámka č. 3; k této a poznámce č. 2 viz také: Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 517, *Železniční přestavby v hlavním městě Praze a okolí, Návrh nádraží pro osobní dopravu dálkovou a místní s příslušným pořádacím nádražím osobním a s nádražím pro rychlozboží a poštu v Praze*.

¹²⁹ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515, I. zasedání pražské nádražní komise, s. 4 a vložená poznámka č. 5.

¹³⁰ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 517, *Železniční přestavby v hlavním městě Praze a okolí, Návrh nákladového nádraží na Manínách a Rohanském ostrově*.

¹³¹ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515, I. zasedání pražské nádražní komise, s. 4-5 a vložené poznámky č. 5, 6 a 7.

¹³² Tamtéž, s. 5 a vložené poznámky č. 8, 9 a 10.

¹³³ Tamtéž, s. 6.

¹³⁴ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 517, *Železniční přestavby v hlavním městě Praze a okolí, Návrh seřazovacího nádraží u Kyjů*.

¹³⁵ Tamtéž.

¹³⁶ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515, I. zasedání pražské nádražní komise, s. 6.

¹³⁷ Není-li uvedeno jinak, jsou informace o Dispozičním plánu získány z následujících pramenů: Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 518, Posudek dispozičního řešení železničního pro Velkou Prahu; Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 518, plány č. 675, 677, 681-686, 690-696; Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 518, Situační schéma.

¹³⁸ BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. C. d., s. 121.

¹³⁹ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515, Resumé druhé nádražní komise konané dne 27. září 1921

¹⁴⁰ Sbírka zákonů a nařízení státu československého, roč. 1920, částka XVII., čís. 88, Zákon o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu s okolím, S. 151-154, s. 151, § 1.

¹⁴¹ Tamtéž, § 2.

¹⁴² Tamtéž, s. 152, § 4.

¹⁴³ Tamtéž, § 6.

¹⁴⁴ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1026, kart. 2316, Přehledný regulační a zastavovací plán Velké Prahy. Součinnost správy státních drah se státní regulační komisí.

¹⁴⁵ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 518, Posudek dispozičního řešení železničního pro Velkou Prahu podle výnosu min. železnic ze dne 7. prosince 1926, s. 16.

¹⁴⁶ Tehdy nesla tato lokalita název Červený kopec a stejně se měla jmenovat i plánovaná železniční stanice.

¹⁴⁷ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 518, Posudek dispozičního řešení železničního pro Velkou Prahu, s. 16-17.

¹⁴⁸ Tamtéž, s. 17.

¹⁴⁹ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515, Předběžný ideový program první etapy železničních přestaveb v Praze, příloha č. 2.

¹⁵⁰ Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1026, kart. 2159, Vysvětlivky z hlediska dispozičního plánu, resp. 5letého investičního programu železničních úprav v Praze k odůvodnění úprav navrhovaných tzv. racionalizačním plánem.

¹⁵¹ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. C. d., s. 64.

¹⁵² Viz POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. C. d., s. 211-212; HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. C. d., s. 185.

¹⁵³ BINKO, Marek. *Schéma vývoje Železničního uzlu Praha* [online]. c2004, cit. dne 20. 4. 2009. <<http://binko.wz.cz/2007-3.pdf>>.

¹⁵⁴ POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. C. d., s. 74.

¹⁵⁵ Stanice Praha Holešovice byla otevřena roku 1985.

Použité prameny a literatura

Prameny:

- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 515 (Pražská nádražní komise 1921, první etapa železničních přestaveb dle Dispozičního plánu, racionalizace provozu na Pražském železničním uzlu).
- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 516 (Pražská nádražní komise 1910 - 1917).
- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 517 (Generelní plán - plány železničních přestaveb pražských nádraží).
- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1016, kart. 518, 519 (Dispoziční plán železniční).
- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1017, kart. 583 (železniční projekt pro Prahu ve vztahu k plánu regulačnímu a zastavovacímu).
- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1026, kart. 2159 (program prvního stavebního období železničních přestaveb dle Dispozičního plánu, racionalizace provozu v Praze).

- Národní archiv, fond Ministerstva železnic, inv. č. 1026, kart. 2316 (Regulační a zastavovací plán Prahy - ohled na plánované železniční stavby).
- Sbírka zákonů a nařízení státu československého, roč. 1920, částka XVII., čís. 88, Zákon o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu s okolím, S. 151-154.

Literatura:

- *150 let železnice v Praze*. Katalog výstavy, text Zdeněk Míka. 1. vyd. Praha: Muzeum hlavního města Prahy, 1995.
- BAŠTA, Jan. *Pražská otázka nádražní*. 1. vyd. Praha: Masarykova Akademie práce, 1923.
- *Bibliografie dějin československé dopravy pozemní*. Díl 2. Doprava železniční. Sest. Svatava Šteinerová a kol. 1. vyd. Praha: Národní technické muzeum, 1963.
- FIALA, Ctibor. *Železnice v republice československé: Historie a vývoj železnic v zemích československých*. 1. vyd. Praha: Státní nakladatelství, 1932.
- HLAVAČKA, Milan. *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. 1. vyd. Praha: Academia, 1990.
- HONS, Josef. *Dějiny dopravy na území ČSSR*. 1. vyd. Bratislava: Alfa, 1975.

- HONS, Josef. *Šťastnou cestu: vyprávění o pražských nádražích*. 1. vyd. Praha: Orbis, 1961.
- KALDA, Otakar. *Staatsbahnhof oder Franz-Josephsbahnhof?* 1. vyd. Praha: 1913.
- KREJČIŘÍK, Mojmír. *Po stopách našich železnic*. 1. vyd. NADAS: Praha, 1991.
- MUSIL, Stanislav. *Vůně pražských nádraží*. 1. vyd. Praha: Plot, 2005.
- POLÁK, Milan. *Praha a železnice: Nádraží, nádražíčka a zastávky*. 1. vyd. Praha: Milpo media, 2005.
- ŠTĚPÁN, Miloslav. *Přehledné dějiny československých železnic 1824-1948*. 1. vyd. Praha: Dopravní nakladatelství, 1958.

Články ve sbornících a periodikách:

- CHLUMECKÝ, Miroslav. Železniční problém Velké Prahy. In *Ohlas soudobé inženýrské práce. Sborník vydaný k X. sjezdu československých inženýrů v Praze*. Praha: 1930; s. 69-72.
- ANONYM. Ústřední a seřadovací nádraží v Praze. *Věstník obecní Královského hlavního města Prahy*. 1911, roč. 18, s. 415-416.

Další použitá periodika: Časopis českého úřednictva železničního, Národní listy, Nová práce, Stavitelské listy, Styl, Technický obzor, Zprávy Veřejné služby technické, Zprávy železničních inženýrů, Železničář.

Elektronické zdroje:

- KUNT, Miroslav. *Vývoj dopravního archivnictví v Československu se zvláštním zřetelem k archivům železničním* [online]. 1995/2004, cit. dne 28. 4. 2009. <<http://www.archiv.kvalitne.cz/studie/archiv/index.htm>>.
- BINKO, Marek. *Schéma vývoje Železničního uzlu Praha* [online]. c2004, cit. dne 20. 4. 2009. <<http://binko.wz.cz/2007-3.pdf>>.